



**Markt Manching
Landkreis Pfaffenhofen an der Ilm**

**Vorhabenbezogener
Bebauungs- und Grünordnungsplan Nr. 58**

**"Am Bahnhof IV" der
Auto Bierschneider British Cars GmbH & Co. KG, Greding**

**mit Teiländerung des
Bebauungs- und Grünordnungsplanes Nr. 19
"Am Bahnhof"**

**Begründung
nach § 9 Abs. 8 Baugesetzbuch (BauGB)**

Erster Bürgermeister des Marktes Manching

.....
(H. Nerb)

Planverfasser:
Wolfgang Weinzierl
Landschaftsarchitekten GmbH

.....
(A. Rieder)

Stand: Vorentwurf gemäß § 3 Abs. 1 i. V. m. § 4 Abs. 1 BauGB vom
Entwurf gemäß § 3 Abs. 2 i. V. m. § 4 Abs. 2 BauGB vom
Satzungsbeschluss vom

26.09.2024
25.02.2025
xx.xx.20xx

**WOLFGANG
WEINZIERL
LANDSCHAFTS-
ARCHITEKTEN**

Wolfgang Weinzierl
Landschaftsarchitekten GmbH
Parkstraße 10
85051 Ingolstadt

Tel. 0841 96641-0
Fax 0841 96641-25
info@weinzierl-la.de
www.weinzierl-la.de

Inhaltsverzeichnis

1.	Vorbemerkungen	3
1.1	Geltungsbereich.....	3
1.2	Geltungsbereich der Teiländerung Bebauungs- und Grünordnungsplan Nr. 19 „Am Bahnhof“	3
1.3	Bestandteile des Vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplanes Nr. 58	3
1.4	Modifizierungen.....	4
1.5	Beauftragte Fachplanungsbüros und Stellen.....	4
2.	Verfahren	5
3.	Anlass der Planung.....	6
3.1	Nutzung	8
4.	Lage, Größe, Beschaffenheit.....	9
4.1	Lage und Größe.....	9
4.2	Beschaffenheit der Grundstücke	9
4.3	Einfügung in das landschaftliche Gesamtgefüge.....	10
5.	Bodenordnende Maßnahmen.....	11
6.	Ziele, Zwecke und Auswirkung der Planung.....	12
6.1	Anlass der Planung und Standortwahl	12
6.2	Art der baulichen Nutzung.....	12
6.3	Maß der baulichen Nutzung	13
6.4	Bauliche Ordnung	15
6.5	Gestaltung der Baukörper	15
6.6	Grünplanung	16
6.6.1	Forstwirtschaft / naturschutzfachlicher Ausgleich	16
6.6.2	Natur und Landschaft.....	18
6.6.3	Öffentliche Grünflächen	18
6.6.4	Private Grünflächen	19
6.6.5	Befestigung/Begrünung von Stellplätzen.....	19
6.7	Wesentliche Auswirkungen der Planung	19
7.	Erschließung	20
7.1	Straßen und Wege.....	20
7.2	Innere Erschließung.....	22
7.3	Öffentlicher Nahverkehr	22
7.4	Ruhender Verkehr.....	22
7.5	Wasserversorgung und Abwasserentsorgung.....	23
7.6	Löschwasserversorgung	23
7.7	Entwässerung	24
7.8	Energieversorgung.....	25
7.9	Telekommunikation.....	26
7.10	Abfallwirtschaft.....	26
8.	Immissionsschutz.....	26
9.	Altlasten.....	28
10.	Denkmalpflege / Bodendenkmäler.....	31
11.	Planungsbindungen.....	32
11.1	Regionalplanerische Aspekte.....	32
11.2	Landesentwicklungsprogramm 2023 (LEP).....	34
11.3	Flächennutzungsplan:	35
11.4	Planfeststellung „Rollende Landstraße“	36
11.5	Bebauungs- und Grünordnungsplan Nr. 19 „Am Bahnhof“	36
11.6	Belange der Deutschen Bahn AG	39
11.7	Luftverkehrsrechtliche Vorgaben.....	44
11.8	Durchführungsvertrag	44

Abbildungen

Abb. 1.	Luftbild mit Geltungsbereich B-Plan Nr. 58 (schwarz) und B-Plan Nr. 19 (orange).....	10
Abb. 2.	Blick auf das Plangebiet mit Baumbestand entlang St 2335 von Osten	11
Abb. 3.	Baufeld für das Land Rover Autohaus im vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplan Nr. 58 „Am Bahnhof IV“	13
Abb. 4.	Ausgleichsfläche auf Flurnummer 1596, Gemarkung Manching.....	17
Abb. 5.	Blick entlang St 2335 nach Osten auf zu erhaltenden Baumbestand	19
Abb. 6.	Bestehende Einfahrt von der St 2335 (links) – Ausbau erforderlich.....	21
Abb. 7.	Erschließungsplanung – Petter Ingenieure GmbH, Neumarkt i. d. Opf., 19.07.2021	21
Abb. 8.	Löschwasserspeicher im östlichen Bereich des VW-Servicezentrums	24
Abb. 9.	Lageplan und Schnitt der neuen Mulde entlang St 2335 gem. Wasserrechtsantrag vom 03.04.2023 ..	25
Abb. 10.	Richtungssektoren A bis D aus dem Lärmschutzgutachten	27
Abb. 11.	Lage der Probenahmestellen Gutachten IFUWA 1993	29
Abb. 12.	Lage der Raumkernsondierungen.....	30
Abb. 13.	Bodendenkmäler in der näheren Umgebung des Planungsgebiets	31
Abb. 14.	Derzeit rechtskräftiger Flächennutzungsplan – 14. Änderung mit Legende.....	35
Abb. 15.	Planfeststellungsentwurf für das Plangebiet, Stand 06.04.1992	36
Abb. 16.	Bebauungs- und Grünordnungsplan Nr. 19 Gewerbe- /Industriegebiet Manching „Am Bahnhof“	37
Abb. 17.	Überlappungsbereich Luftbild (oben) und Lageplan (unten) Bebauungs- und Grünordnungsplan Nr. 58 „Am Bahnhof IV“ mit Bebauungs- und Grünordnungsplan Nr. 19 „Am Bahnhof“	38

1. Vorbemerkungen

1.1 Geltungsbereich

Die Auto Bierschneider British Cars GmbH & Co. KG beabsichtigt im Bereich der Fläche der ehemaligen Rollenden Landstraße am Bahnhof Manching auf den Grundstücken, Flurnummern 1514/49, und 1514/50 und 1514/52 in der Gemarkung Manching Westenhausen ein „Land Rover Autohaus mit Ausstellungshalle, Drive-In-Service und Werkstatt“ zu errichten. Dem 1,86 1,69 ha großen Geltungsbereich werden auch die östlich gelegenen Grundstücke Nr. 392/3, /4, /5 und /6 der Gemarkung Westenhausen zur Sicherung der inneren Erschließung zugerechnet, siehe auch Punkt 1.2 und 11.4. zur Teiländerung des Bebauungs- und Grünordnungsplan Nr. 19 "Am Bahnhof". Zur Anbindung an öffentliche Verkehrsflächen liegen Teilflächen der Flurnummern 261, 389/19, /20 und /21 Gemarkung Westenhausen sowie 1741/36 und 1514/47 Gemarkung Manching (= Staatsstraße 2335 an der Grenze der Gemarkungen Manching und Westenhausen) ebenfalls im Geltungsbereich. Die Flurnummern 1514/52 Gemarkung Manching und 392/4 Gemarkung Westenhausen sind bislang nicht von Bahnbetriebszwecken freigestellt, können daher bauleitplanerisch nicht überplant werden und verbleiben außerhalb des Geltungsbereiches. Da der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes dabei zur Darstellung der erforderlichen Ausbaumaßnahmen der übergeordneten Verkehrsanlagen (St 2335) zur Erschließung des Vorhabenstandortes mit dem Geltungsbereich des Bebauungs- und Grünordnungsplanes Nr. 19 „Am Bahnhof“ überlappt, erfolgt mit dem vorliegenden Bauleitplanverfahren auch die erforderliche Teiländerung des Bebauungsplanes Nr. 19.

Die südlich angrenzenden Flächen der Flurnummern 1514/51 sowie 392/2 und /7 befinden sich weiterhin im Besitz der Deutschen Bahn AG und können dementsprechend nicht verbindlich beplant werden. Für die Grundstücke besteht jedoch ein Geh- und Fahrrecht für den Vorhabenträger. Dem entgegen befindet sich die Flurnummern 1514/52 und 392/4 im Grundbesitz des Vorhabenträgers mit Geh- und Fahrrecht für die Deutsche Bahn AG und kann daher überplant werden können daher vom Vorhabenträger im Rahmen der Vorhaben- und Erschließungsplanung genutzt werden. Sie sind jedoch im verbindlichen Bauleitplan vom Geltungsbereich auszunehmen, da sie nicht bahnrechtlich entwidmet sind.

Beim vorliegenden vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplan Nr. 58 "Am Bahnhof IV" mit Teiländerung Bebauungs- und Grünordnungsplan Nr. 19 "Am Bahnhof" handelt es sich um einen Entwurf, der aus einer vom Vorhabenträger vorgegebenen Gebäudegestaltung für ein Land Rover-Autohaus entwickelt wurde und die geplanten Nutzungen, Baumassen, die Erschließung und Freiflächengestaltung (Kfz-Abstellflächen) sowie die Grünordnung berücksichtigt.

1.2 Geltungsbereich der Teiländerung Bebauungs- und Grünordnungsplan Nr. 19 „Am Bahnhof“

Die Teiländerung des Bebauungs- und Grünordnungsplans Nr. 19 "Am Bahnhof" ergibt sich aus der Überschneidung des Geltungsbereichs des vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplans Nr. 58 „Am Bahnhof IV“ mit dem Geltungsbereich des bereits bestehenden Bebauungs- und Grünordnungsplanes Nr. 19 "Am Bahnhof" aufgrund der Änderung des im Vorhaben- und Erschließungsplan dargestellten Verkehrsknotens der Staatsstraße 2335, siehe auch Punkt 11.4.dieser Begründung. Der Geltungsbereich der Teiländerung umfasst Teilflächen der Flurnummern 261, 392/5 und 1741/36.

1.3 Bestandteile des Vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplanes Nr. 58

Die Erarbeitung des vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplanes Nr. 58 „Am Bahnhof IV“ mit Teiländerung Bebauungs- und Grünordnungsplan Nr. 19 „Am Bahnhof“ beruht

auf dem Vorhaben- und Erschließungsplan des Vorhabenträgers in der Fassung vom 18.07.2024, **überarbeitet in der Fassung vom 25.02.2025** und den Vereinbarungen des zugehörigen Durchführungsvertrages zwischen dem Markt Manching und der Auto Bierschneider British Cars GmbH & Co. KG. Der Vorhaben- und Erschließungsplan ist gemäß §12 Abs. 3 BauGB Bestandteil des vorhabenbezogenen Bebauungsplans.

Dem vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplan Nr. 58 „Am Bahnhof IV“ mit Teiländerung Bebauungs- und Grünordnungsplan Nr. 19 "Am Bahnhof" sind der Vorhaben- und Erschließungsplan mit Geländeschnitten vom 18.07.2024 und die Gebäudeplanung vom **07.12.2023** **13.02.2025** sowie die vorliegende Begründung mit Umweltbericht zugeordnet.

Darüber hinaus wurden ergänzend erarbeitet:

- Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP), ÖFA Schwabach/Wolfgang Weinzierl Landschaftsarchitekten GmbH vom 20.08.2024
- Verkehrsplanung zur Anbindung des Vorhabens an die Staatsstraße 2335, PETER Ingenieure GmbH, Neumarkt i. d. OPf. vom 21.09.2020
- Gutachten: Erkundungsarbeiten zur Feststellung der Versickerungsfähigkeit des Bodens der KP-Ingenieurgesellschaft für Wasser und Boden mbH vom 23.08.2021
- Schalltechnische Untersuchung, GEO.VER.S.UM Planungsgemeinschaft Pressler & Geiler, Cham vom 08.09.2024, redaktionell ergänzt 17.09.2024; **aktualisiert 12.02.2025**
- **Erschütterungstechnische Untersuchungen zu den einwirkenden Immissionen vom Schienenverkehr einer Messstelle nach § 29b BImSchG; IBAS Ingenieurgesellschaft mbH, Bayreuth (Messstelle nach § 29b BImSchG) vom 17.02.2025**

1.4 Modifizierungen

Ergänzungen und Modifizierungen des Bebauungsplanes sind – soweit die Grundzüge der Planung nicht verlassen werden – aus Sicht der Vorhabenträger möglich, weil sich das Planungsgebiet in einer Hand befindet und Ergänzungen und Modifizierungen keine Eigentumsfragen aufwerfen.

Geringfügige Änderungen, die die Grundzüge der Planung nicht berühren und sich im Rahmen der baurechtlichen Festsetzungen bewegen, sind möglich.

1.5 Beauftragte Fachplanungsbüros und Stellen

Das mit der Ausarbeitung des vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplanes beauftragte Büro ist auf dem Deckblatt der Begründung aufgeführt.

Mit den einzelnen Fachplanungen wurden zwischenzeitlich folgende Büros beauftragt bzw. sind dafür folgende Unternehmen/Stellen zuständig:

Konzept JLR Autohaus (Stand 08.03.2024)	Hamacher Daub & Partner Sürther Hauptstr. 51 50999 Köln
Architektur und Entwässerungsplanung	Jörg Schardt, Architekt und Stadtplaner Alois-Senefelder-Straße 16b, 92318 Neumarkt/Opf.
Artenschutzrechtl. Prüfung	Ökologisch faunistische Arbeitsgemeinschaft ÖFA Dipl.-Biol. Heinrich Distler Am Wasserschloss 28b, 91126 Schwabach

Schalltechn. Untersuchung GEO.VER.S.U.M
Planungsgemeinschaft Pressler & Geiler
Elsa-Brandström-Straße 34, 93413 Cham

Verkehrsplanung: PETTER Ingenieure GmbH
Regensburger Straße 112, 92318 Neumark in der Oberpfalz

Baugrunduntersuchung: KP Ingenieurgesellschaft für Wasser und Boden mbH
Richard-Stücklen-Straße 2
91710 Gunzenhausen

Erschütterungstechn. Untersuchung IBAS Ingenieurgesellschaft mbH
Nibelungenstraße 35
95444 Bayreuth

Leitungsnetz

Gas: Stadtwerke Ingolstadt Netze GmbH
Ringlerstraße 28
85057 Ingolstadt

Strom: Bayernwerk Netz GmbH
Draht 7
85276 Pfaffenhofen

Wasser, Abwasser: Markt Manching
Ingolstädter Straße 2
85077 Manching

Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt
Auf der Schanz 26
85049 Ingolstadt

Telekommunikation: Deutsche Telekom Technik GmbH
Siemensstraße 20
84030 Landshut

Nutzungsberechtigte: Deutsche Bahn AG
Außenstelle München
Arnulfstraße 9/11
80335 München

Vermessung: Felberthann und Ortner
Bislohweg 2
92367 Pilsach

2. Verfahren

Der Marktgemeinderat Manching wurde in der Sitzung vom 18.07.2024 vom Vorhabenträger über das geplante Vorhaben am Bahnhof Manching unterrichtet.

Von der Auto Bierschneider British Cars GmbH & Co. KG wurde dazu ein erster Planungsstand des Vorhaben- und Erschließungsplanes in der Fassung vom 18.07.2024 vorgelegt. Der Vorhabenträger hat auf dieser Grundlage beim Markt Manching mit Schreiben vom 12.07.2024 den

Antrag zur Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplanes nach § 12 BauGB gestellt.

Der Marktgemeinderat Manching hat am 18.07.2024 den Aufstellungsbeschluss für den vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplan Nr. 58 „Am Bahnhof IV“ mit Teiländerung Bebauungs- und Grünordnungsplan Nr. 19 "Am Bahnhof" auf der Grundlage des Vorhaben- und Erschließungsplanes in der Fassung vom 18.07.2024 gefasst. Der Umgriff beschränkt sich auf den östlichen Teil, der in der 14. Änderung des Flächennutzungsplans geregelten Grundstücke.

Für den östlich vom aktuellen Geltungsbereich gelegenen vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplan Nr. 57 „Am Bahnhof III“ wurde in der Sitzung des Marktgemeinderates Manching vom 21.02.2019 der Aufstellungsbeschluss unter bestimmten Voraussetzungen gefasst. Zwischenzeitlich hat sich die geschäftliche Situation für dieses ursprünglich geplante Vorhaben der Fa. Bierschneider, Mühlhausen, geändert. Deshalb beantragte die Fa. Bierschneider British Cars GmbH & Co. KG, Industriestraße 1, 91171 Greding mit Schreiben vom 12.07.2024 die Einleitung des Verfahrens zur Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes gemäß § 12 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB) „Am Bahnhof IV“. Daher wurde der Aufstellungsbeschluss vom 21.02.2019 für den vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplan Nr. 57 „Am Bahnhof III“ mit Beschluss des Marktgemeinderates Manching in der Sitzung vom 18.07.2024 wieder aufgehoben.

Auf Wunsch des Vorhabenträgers soll auch für das östlich gelegene Grundstück Fl.-Nr. 392/1, **Gemarkung Westenhausen** wieder ein Bebauungs- und Grünordnungsplan entwickelt und der Verwaltung des Marktes Manching erneut vorgelegt werden, so dass dann auch für diese Flächen des Bebauungs- und Grünordnungsplanes Nr. 57 wieder ein Bauleitplanverfahren eingeleitet wird. Dieses ist jedoch nicht Bestandteil der vorliegenden Begründung.

Die frühzeitige Bürgerbeteiligung nach § 3 Abs. 1 BauGB wurde vom **09.10.2024 bis 13.11.2024** durchgeführt; die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB erfolgte **ebenfalls vom 09.10.2024 bis 13.11.2024**.

Der Marktgemeinderat Manching hat am **25.02.2025** nach Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen den Billigungsbeschluss für den Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplanes Nr. 58 „Am Bahnhof IV“ mit Teiländerung Bebauungs- und Grünordnungsplan Nr. 19 "Am Bahnhof" in der Planfassung vom **25.02.2025** gefasst.

3. Anlass der Planung

Das betroffene Gelände wurde ursprünglich als landwirtschaftlich genutzte Ackerfläche zwischen dem Bahnhof Manching als Personenverkehrsbahnhof und der Siedlung Rottmannshart genutzt. Der Personenverkehr am Bahnhof Manching wurde jedoch schon im Jahr 1980 eingestellt. Im Jahr 1993 wurde der Planfeststellungsbeschluss vom 30.09.1993 gefasst, den Betrieb der Rollenden Landstraße mit Verladestation an den ehemaligen Bahnhof Manching zu verlegen. Das Bahnhofsgelände und die Gleisanlagen wurden entsprechend umgebaut. Die östlich zu dem für die Rollende Landstraße infrastrukturell genutzten Gelände gelegene Flurnummer 392/1 wurde dabei als naturschutzfachliche Ausgleichfläche für die Anlagen der Rollenden Landstraße der Deutschen Bahn AG planfestgestellt und in Umsetzung der Maßnahmen als Gehölzfläche entwickelt (Anpflanzung in den Randbereichen und Sukzession im Kernbereich der Fläche).

Aufgrund rückläufiger Transportzahlen wurde der Betrieb der Rollenden Landstraße aus wirtschaftlichen Gründen zum Jahresende 2004 wieder eingestellt. Heute wird der Bahnhof in Manching von den Zügen der Donautalbahn Ingolstadt - Regensburg ohne Personenhalt durchfahren und vereinzelt zur Güterverkehrsabwicklung genutzt.

Das Gelände des Bahnhofs Manching soll nun durch Flächenkonversion wieder als Gewerbegebiet nutzbar gemacht werden. Dazu wurden die Flächen der Rollenden Landstraße mit der 14. Flächennutzungsplanänderung in Gewerbegebietsflächen umgewidmet (Feststellungsbeschluss vom 31.03.2022). Für die westlich gelegene Flurnummer 392/1 hat der Markt Manching bereits 2003 mit der 4. Flächennutzungsplanänderung die Entwicklung eines Gewerbegebietes auf der planfestgestellten Ausgleichsfläche der Deutschen Bahn AG in Erweiterung des Gewerbegebietes „Am Bahnhof“ nördlich der Staatsstraße St 2335 im Flächennutzungsplan verankert.

Auf dem westlichen Teil des Gesamtareals hat die Auto Bierschneider GmbH auf der Grundlage des vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplanes Nr. 56 „Am Bahnhof II“ (Satzungsbeschluss vom 30.09.2021) ein VW-Servicezentrum mit Werkstatt, Waschanlage, Ausstellungs-, Geschäfts- und Bürogebäude sowie einer Betriebswohnung errichtet. Dafür hat das Staatliche Bauamt Ingolstadt im Juli 2023 den laut vorhabenbezogenem Bebauungsplan Nr. 56 erforderlichen Knotenpunkt zur Anbindung des Autohauses an die St 2335 baulich hergestellt.

Auf der Fläche des Plangebiets nordöstlich des noch bestehenden Bahnhofgebäudes will die Auto Bierschneider British Cars GmbH & Co. KG nun ein weiteres Autohaus mit Parkierungs- und Ausstellungsflächen für Autos der Marke Land Rover errichten. Um eine rechtskräftige Durchführung der Bauvorhaben zu ermöglichen, wird für diesen Bereich ein weiterer verbindlicher Bauleitplan in Form eines vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplanes Nr. 58 „Am Bahnhof IV“ (mit Vorhaben- und Erschließungsplan) mit Teiländerung des Bebauungs- und Grünordnungsplanes Nr. 19 "Am Bahnhof" aufgestellt.

Neue Gewerbebetriebe in Manching sollen die Wirtschafts- und Arbeitsmarktstruktur des Marktes Manching stärken und der Bedarf an Gewerbeflächen soll durch die Neuausweisung gedeckt werden. Neben dem Gewerbegebiet I und II westlich der BAB A9 sowie dem bestehenden Gewerbe- und Industriegebiet „Am Bahnhof“ kann die Fläche des nicht genutzten Bahnhofs sinnvoll erschlossen, an die Bedürfnisse des Gewerbetreibenden der Automobilbranche angepasst und für die wirtschaftliche Weiterentwicklung des Marktes Manching genutzt werden. Darüber hinaus kann durch Entwicklung der regionalen Wirtschaft die Selbstständigkeit gestärkt, Arbeitsplätze geschaffen sowie die Auspendlerquote in Richtung München reduziert werden. Mit der Errichtung eines zweiten Autohauses am Bahnhof Manching beabsichtigt der Vorhabenträger diesen Standort in der Automobilbranche weiter zu stärken und das Markenangebot der Firma zu erweitern.

Auf dem mittleren Teil des Gesamtareals soll auf den Vorhabengrundstücken Fl. Nr. 1514/49 und /50 ein in verschiedene Teile gegliedertes Gebäude errichtet werden, dass der Ausstellung und dem Verkauf von Kraftfahrzeugen sowie serviceorientierten Dienstleistungen dient. Dazu gehören neben den Schauräumen auch ein Werkstattbereich, Aufenthalts- und Sanitärräume für Mitarbeiter, Büro- und Lagerräume, sowie eine Autowaschanlage. Im Außenbereich werden außerdem Flächen zur Ausstellung und Präsentation zum Verkauf angebotener Kraftfahrzeuge errichtet sowie Kunden- und Mitarbeiterparkplätze realisiert.

Um den Bedürfnissen des Gewerbebetriebs gerecht zu werden, den vorgegebenen Anforderungen des Konzerns (Corporate Identity) in Gestalt und Ausführung in Verbindung mit einer sinnvollen bauleitplanerischen Entwicklung des Gebietes zu gewährleisten, wurde die Erstellung des vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplanes Nr. 58 „Am Bahnhof IV“ mit Teiländerung des Bebauungs- und Grünordnungsplanes Nr. 19 "Am Bahnhof" inklusive des Vorhaben- und Erschließungsplanes veranlasst. Darüber hinaus kann die Fläche zeitnah entwickelt werden. Zur Vorbereitung der Baumaßnahmen wurde beim Landratsamt Pfaffenhofen an der Ilm im Sommer 2023 ein Wasserrechtsverfahren zu Verfüllung der auf Flurnummer 1514/49 vorhandenen DB-Mulde (zum Teil amtlich kartierte Biotope) mit teilweise offener Wasserfläche gestellt. **Für die Verfüllung der DB-Mulde und die entsprechende**

Oberflächenmodellierung liegt der Wasserrechtsbescheid des Landratsamtes Pfaffenhofen an der Ilm, AZ: 42/6410.32 vom 15.10.2024 vor.

Der Markt Manching hat auf Antrag des Vorhabenträgers die Einleitung des Bebauungsplanverfahrens mit Vorhaben- und Erschließungsplan nach pflichtgemäßem Ermessen gemäß § 12 BauGB entschieden. Der Vorhabenträger verpflichtet sich gegenüber dem Markt Manching zur Durchführung der städtebaulichen Maßnahmen binnen einer vereinbarten Frist mit Übernahme der Planungs- und Erschließungskosten (Durchführungsvertrag) gemäß § 12 Abs. 1 BauGB.

3.1 Nutzung

Nutzung des Gesamtareals entsprechend den besonderen Anforderungen des Vorhabenträgers:

Für das Vorhaben ist ein Bauabschnitt zur Realisierung des Autohauses vorgesehen. Mit der Umsetzung des Land Rover-Autohauses soll sofort nach Rechtskraft des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes begonnen werden. Die Art der baulichen Nutzung wird gemäß 4. Änderung des Flächennutzungsplanes als Gewerbegebiet festgesetzt.

Das Maß der baulichen Nutzung wird wie folgt festgesetzt:

Grundflächenzahl*	0,8	
Max. Anzahl Vollgeschosse	2	
Max. Gebäudehöhe	10,00 m	

* Bezieht sich auf die gesamte Fläche des Baugrundstücks gem. § 19 Abs. 3 BauGB

In das Bauvorhaben sollen folgende Nutzungen integriert werden:

- Ausstellungs-, Beratungs- und Verkaufsfläche (Schauraum mit Empfang) für Land Rover-Fahrzeuge
- Werkstatt mit 9 Werkstattplätzen
- Büro- und Serviceflächen / Dialogannahme
- Aufenthaltsräume für das Personal (Teeküche, Pausenraum)
- Sanitär- und Technikräume
- 2 Fahrzeugübergabepplätze und Lagerräume
- Waschanlage (nicht öffentlich nutzbar)

Eine Lackieranlage ist bei der Vorhabenplanung nicht vorgesehen.

Außerhalb der baulichen Anlage sollen innerhalb der Fläche des Baugrundstücks errichtet werden:

- 263-256 Stellplätze, davon:
Parkplatzflächen für Kraftfahrzeuge von Kunden und Personal entsprechend
Stellplatzsatzung: insgesamt 420 81 Stellplätze
- 54 Stellplätze für Werkstattbereich
- ~~5 Stellplätze je Waschanlage~~
- 50 23 Stellplätze für Lagerräume, - plätze, Ausstellungs- und Verkaufsplätze
- 11 4 Stellplätze für Büro- und Verwaltungsräume
- 143 175 Stellplätze zur Präsentation für zum Verkauf stehende Kraftfahrzeuge und als
Abstellflächen für Autos

- Private Verkehrsflächen (Rangierflächen) zur Erschließung der Anlage und der Parkierungs- und Ausstellungsfläche, Abstell- und Lagerfläche
- Werbeanlagen und Wegweiser (Pylone, freistehende Schilder, Hinweisschilder an Fassade etc.)
- Grünflächen mit zu erhaltendem Baumbestand entlang der St 2335

4. Lage, Größe, Beschaffenheit

4.1 Lage und Größe

Der Geltungsbereich des Vorhabengebiets liegt knapp zwei Kilometer vom Ortskern des Marktes Manching entfernt und außerhalb des bebauten Ortsbereichs.

Direkt nördlich entlang des Geltungsbereiches grenzt die in Ost-West-Richtung verlaufende Staatsstraße St 2335 an den Geltungsbereich an sowie direkt südlich die bestehende, ebenfalls in Ost-West-Richtung verlaufende Bahnlinie Ingolstadt-Regensburg der Deutschen Bahn AG mit dem aufgeweiteten Gleisbereich am Bahnhof Manching.

Im Osten grenzt Flurnummer 392/1 an, die als Ausgleichsfläche der ehemaligen Rollenden Landstraße gestaltet und als Waldfläche anzusprechen ist. Entsprechend der 4. Flächennutzungsplanänderung ist die Fläche jedoch bereits ebenfalls zur Nutzung als Gewerbegebiet gewidmet. Im Westen schließt unmittelbar der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplanes Nr. 56 „Am Bahnhof II“ an. Nördlich gegenüber liegt in direkter Nähe das Gewerbe- und Industriegebiet „Am Bahnhof“ (Bebauungsplan Nr. 19) in dessen Umfeld im ursprünglichen Flächennutzungsplan zwei Splittersiedlungen („Rottmannshart“ und „Reiterhof“) als Bebauung im Außenbereich dargestellt sind, die mit der 4. Änderung des Flächennutzungsplanes als Mischgebiete gewidmet wurden.

Der Geltungsbereich umfasst eine Fläche von 1,86–1,69 ha. Die Flurnummern 1514/49 (4.485 m²) und /50 (7.151 m²) bilden dabei mit einer Grundstücksgröße von zusammen 11.636 m² den Großteil des Geltungsbereiches. Die Nord-Süd-Ausdehnung beträgt zwischen Staatsstraße 2335 und den Bahnanlagen 40 m und die Ost-West-Ausdehnung 380–440 m entlang der St 2335 bis zum Ostrand des Geltungsbereiches.

4.2 Beschaffenheit der Grundstücke

Das Grundstück Fl. Nr. 1514/50 wurde im Planfeststellungsbeschluss für die Verladeanlage „Rollende Landstraße“ im Bahnhof Manching der Bundesbahndirektion München vom 30.09.1993 als Verkehrsfläche festgesetzt. In der Umsetzung wurde die Fläche asphaltiert und diente der LKW-Abwicklung der Verladeanlage. Flurnummer 1514/49 bildet ein Kleingewässer mit offener Wasserfläche und einer nach Osten vorgelagerten Wiesenmulde (z. T. amtlich kartiertes Biotop Nr. 7235-1173-002 und 003) mit randlichem Gehölz- und Einzelbaumbestand, deren Grundfläche zu einem geringen Teil für die Herstellung der Verkehrserschließung (freier Rechtseinbieger von der St 2335 in das Vorhabengrundstück) und zum Teil für die Erstellung von Stellplätzen des Autohauses innerhalb der Anbauverbotszone der Staatsstraße genutzt werden muss.

Innerhalb eines 10m breiten Streifens entlang der Staatsstraße St. 2335 dürfen - nach Vorgabe des Staatlichen Bauamts Ingolstadt– keine Stellplätze untergebracht werden. Bereits vorhandene Flächen, die als Stellplätze genutzt werden, sind jedoch von dieser Regelung ausgenommen.

Die Anbauverbotszone entlang der Staatsstraße wurde vom Staatlichen Bauamt Ingolstadt innerhalb des Geltungsbereichs auf 14 Meter reduziert.

Das Gelände ist weitestgehend eben ausgebildet und befindet sich auf einer Höhe von 363 m ü. NN im Osten. Nördlich entlang der Staatsstraße ist eine Straßenböschung mit Baumbestand

ausgebildet; die Fahrbahnkante liegt knapp im Westen bei 362,5 m ü. NN und fällt nach Osten hin leicht ab. Im Bereich der offenen Wasserfläche geht die Straßenböschung in die mit erhaltenswerten Bäumen bestandene Uferböschung des Kleingewässers über.

Im Osten des Geltungsbereiches liegen asphaltierte Flächen, die eine verkehrliche Anbindung der früheren Anlagen der Rollenden Landstraße an die St 2335 bildeten und für die Verkehrserschließung des Vorhabens wieder genutzt werden. In diesem Bereich liegen weitere zurückzubauende Anlagen der DB AG (Betonflächen, Elektroanlagen).

Im Westen des Geltungsbereiches liegen die asphaltierten Flächen im Vorfeld des Bahnhofsgebäudes mit zwei früher nutzbaren Zufahrten zum Bahnhofsareal sowie Grünflächen mit Baumbestand zur Staatsstraße hin. Direkt nördlich des Bahnhofsgebäudes befindet sich innerhalb einer Betonfläche in Flurnummer 1514/52 (außerhalb des Geltungsbereiches) eine Bodenwaage.



Abb. 1. Luftbild mit Geltungsbereich B-Plan Nr. 58 (schwarz) und B-Plan Nr. 19 (orange)

4.3 Einfügung in das landschaftliche Gesamtgefüge

Das Landschaftsbild ist geprägt durch den Baumbestand entlang der Staatsstraße 2335 und die im Osten anschließende waldartige Gehölzkulisse der Ausgleichsfläche zur Rollenden Landstraße auf Flurnummer 392/1. Die aufgeweiteten Gleisanlagen der Deutschen Bahn AG im Bereich des Bahnhofes Manching begrenzen den Raum nach Süden hin.

Im Weiteren wird die Landschaft von einem mit Gehölzbestand umgebenen Teich und angrenzend freier Feldflur nach Norden hin sowie dem Gewerbe- und Industriegebiet „Am Bahnhof“ mit einem kleinflächigen Mischgebiet im Norden der Staatsstraße geprägt. Die Flächen des Bahnhofs sowie des Gewerbe- und Industriegebietes sind teilweise mit Gehölzen eingefasst, die den direkten Blick abhalten.



Abb. 2. Blick auf das Plangebiet mit Baumbestand entlang St 2335 von Osten
(ehem. Bahnhofsgebäude im Hintergrund)

5. Bodenordnende Maßnahmen

Die von der Bauleitplanung betroffenen Flächen wurden zum größten Teil vom Vorhabenträger von der Deutschen Bahn AG erworben. Die erworbenen Flächen wurden mit **den Freistellungsbescheiden** des Eisenbahn-Bundesamtes, Außenstelle Nürnberg vom 29.08.2014 (VMS-Nr. 3315089 Geschäftszeichen AZ: 611pf/081-2014#018 für die Flurstücke 1514 TF (3.892 qm²), 1514 TF (110 qm²), 1514/43, 1514/49, 1514/50 TF (7.186 qm²), 1514/50 TF (10.545 qm²), 1521/3 und 1596 der Gemarkung Manching und die Flurstücke 392/1 TF (22.233 qm²), 392/2 TF (355 qm²), 392/2 TF (1285 qm²) 392/2 TF (190 qm²) 393 der Gemarkung Westenhausen) und vom 13.09.2017 (Geschäftszeichen AZ: 651pf/003-2017#037 für das Flurstück 1514/56 der Gemarkung Manching) von der Widmung für Eisenbahnbetriebszwecke freigestellt. Flurnummer 1514/52 ist ebenfalls an den Vorhabenträger veräußert, aber von Bahnbetriebszwecken nicht freigestellt und verbleibt daher außerhalb des Geltungsbereiches. Auf dieser Flurnummer besteht zudem ein Geh- und Fahrrecht zu Gunsten der DB AG.

Die Flächen der Staatsstraße verbleiben im Besitz des Freistaates Bayern bzw. des Marktes Manching. Sie werden als bestehende Verkehrsflächen sowie zur Herstellung der verkehrlichen Anbindung des Vorhabens an die St 2335 mit Linksabbiegespur und freiem Rechtseinbieger genutzt.

Die südlich des Vorhabens gelegenen Flächen der Flurnummern 392/2, **392/4**, 392/7 und 1514/51 sind weiterhin für Bahnbetriebszwecke gewidmet und werden nicht in den Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes einbezogen. **Dem Vorhabenträger ist jedoch ein Geh- und Fahrrecht eingeräumt.** Dementgegen sind die Flurnummern 392/5 und 392/6 **und 1514/52**, auf der ein Geh- und Fahrrecht für die Deutsche Bahn AG liegt, in den Geltungsbereich einbezogen. Die Fläche ist im Bauleitplan entsprechend gekennzeichnet.

Weitere bodenordnende Maßnahmen sind aufgrund der Besitzverhältnisse nicht erforderlich.

6. Ziele, Zwecke und Auswirkung der Planung

6.1 Anlass der Planung und Standortwahl

Der Anlass ergibt sich aus dem Ziel des Vorhabenträgers eine gewerbliche Niederlassung in Form eines Verkauf- und Servicecenters der Marke Land Rover zu errichten. Dabei ist der geschäftsführende Betrieb (Auto Bierschneider British Cars GmbH & Co. KG) an die geforderten Konzepte und Anforderungen des Land Rover Hauptkonzerns in Großbritannien gebunden. Der Standort bietet sich an, da er entsprechend den Vorgaben des Konzerns gestaltet werden kann.

Aus stadtplanerischer Perspektive bietet der Standort zur gewerblichen Nutzung in mehreren Hinsichten Potenzial:

- Die Vorhabenfläche ist im Flächennutzungsplan des Marktes Manching mit der 14. Änderung als Gewerbegebiet gewidmet worden; der vorhabenbezogene Bebauungsplan ist somit aus dem Flächennutzungsplan entwickelbar.
- Aufgrund der Vornutzung als Bahnhoffläche ist ein Teil der Fläche des Geltungsbereiches bereits versiegelt. Durch die Folgenutzung als Autohaus mit Verkaufs-, Service und Ausstellungsflächen werden der Natur in diesen Bereichen keine weiteren Flächen an anderer Stelle (Konversionsfläche vor „Grüne Wiese“) entnommen. Die Umwelt wird anlagebedingt, außer im Rahmen des zu verfüllenden Kleingewässers mit Wiesenmulde, nicht weiter belastet.
- Durch die Vornutzung der Flächen als Verkehrsanlagen zur Rollenden Landstraße und dem direkt gegenüber liegendem Gewerbegebiet „Am Bahnhof“ des Marktes Manching sind die wesentlichen Ver- und Entsorgungsanlagen schon vorhanden. An das bestehende Leitungssystem (Kanal, Trinkwasser, Gas, Strom, Telekommunikation) kann angebunden werden.
- Mit dem Standort zwischen dem Gewerbe- und Industriegebiet „Am Bahnhof“ nördlich der St 2335 und dem Gewerbegebiet „Am Bahnhof II“ (VW-Servicezentrum des Vorhabenträgers) lässt sich eine weitere Zersiedelung vermeiden und ggf. Synergieeffekte nutzen.
- Der Standort ist mit der Staatsstraße St 2335 und in direkter Nähe der Autobahn BAB 9 verkehrstechnisch gut angebunden und ohne Ortsdurchfahrt direkt zu erreichen.

Für eine sinnvolle Erschließung und Errichtung der Gebäude mit entsprechender Beachtung der Belange des Umweltschutzes wird zur Vorbereitung und Leitung der baulichen und sonstigen Nutzung ein vorhabenbezogener Bebauungsplan für das Gebiet aufgestellt.

6.2 Art der baulichen Nutzung

Die Fläche des vorhabenbezogenen Bebauungsplangebietes ist entsprechend der 14. Änderung des Flächennutzungsplanes als Gewerbegebietsfläche nach § 8 BauNVO dargestellt; dabei sind reine Einzelhandelsbetriebe nicht zulässig. Es sind nutzungsbedingt nur Kfz-bezogene Artikel zum Verkauf zulässig wobei der Verkauf von Kleinartikeln eine untergeordnete Nutzung darstellt und im Durchführungsvertrag geregelt wird.

Alle vorgesehenen Nutzungen sollen in eine bauliche Anlage integriert werden. Die vorgesehenen Nutzungen sind:

- Ausstellung/Verkauf
- Beratung und Service
- Werkstatt/Reparatur
- Büro- und Technikräume
- Sozial- und Aufenthaltsräume, Teeküche, Sanitärräume
- Waschanlage (nicht öffentlich nutzbar)

Eine Lackieranlage ist bei der Vorhabenplanung nicht vorgesehen.

Die Arten der gewerblichen Nutzung des Autohauses entsprechen als nicht erheblich belästigendes Gewerbe den zulässigen Nutzungen gemäß § 8 Abs. 2 BauNVO.

Das Gebäude ist aufgrund der Größe (ca. 1.900 m² Grundfläche) und der Nutzung ein Sonderbau gemäß Art. 2 Abs. 4 BayBO. Die gültigen Vorschriften der Bayerischen Bauordnung sind zu beachten.

Die Restflächen des Vorhabengebietes werden zum größten Teil als private Verkehrsflächen festgesetzt. Die Flächen dienen einerseits der Präsentation von zum Verkauf stehenden Kraftfahrzeugen, andererseits als Parkflächen für Kunden und Mitarbeiter. Die privaten Verkehrsflächen sind wasserdurchlässig aus versickerungsfähigem Material zu gestalten.

Im östlichen Bereich des Plangebietes wird die Zufahrt zum Plangebiet in Anbindung an die St 2335 hergestellt und zusammen mit den Flächen der Staatsstraße 2335 als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt.

Im nördlichen Randbereich entlang der angrenzenden Staatsstraße St 2335 werden – entsprechend Flächennutzungsplan – Grünflächen festgesetzt, die dort vorhandenen Gehölze (Einzelbäume) sind dabei zu erhalten, bzw. bei Verlust zu ersetzen.

6.3 Maß der baulichen Nutzung

Als überbaubare Grundstücksfläche ist ein Baufeld von 2.156 m² festgesetzt, welches im Wesentlichen der Grundfläche des vorgesehenen Gebäudes entspricht. Entsprechend den Inhalten des Vorhaben- und Erschließungsplanes und Durchführungsvertrags wird die überbaubare Fläche einschließlich etwas „Puffer“ jeweils im Osten und Westen mit einer entsprechenden Baugrenze definiert.

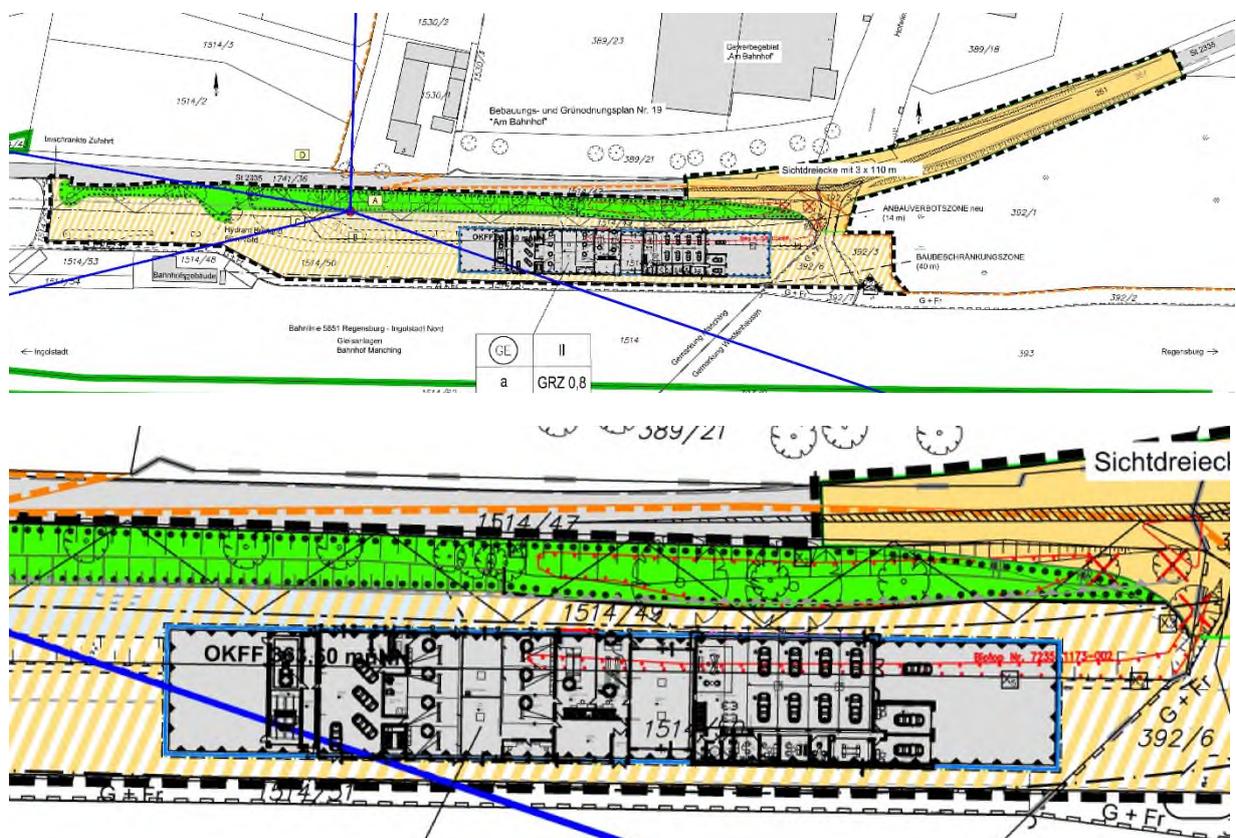


Abb. 3. Baufeld für das Land Rover Autohaus im vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplan Nr. 58 „Am Bahnhof IV“

Die Grundflächenzahl wird gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO für Gewerbegebiete auf 0,8 festgesetzt.

Die Gebäude dürfen max. zweigeschossig ausgebaut werden, wobei die Wandhöhe gemessen von der festgesetzten Fußbodenoberkante (363,60 m ü NN) bis Schnittkante Wand / Dachhaut nicht mehr als 10,00 Meter betragen darf.

Die Restflächen des Grundstücks sind neben dem zu erhalten Baumbestand und Grünflächen insbesondere entlang der Staatsstraße zum größten Teil als private Verkehrsflächen einschließlich Stellplatzflächen festgesetzt.

Laut Stellplatzsatzung des Marktes Manching vom 12.04.2018 sind für das Vorhaben **420 81** Stellplätze entsprechend folgender Aufschlüsselung für Personal und Kunden vorzusehen:

- Kraftfahrzeugwerkstätten: 9 Wartungs- und Reparaturstände x 6 Stellplätze
= 54 Stellplätze (Anmerkung: die den Werkstattplätzen zugeordneten Räume (Umkleiden, Duschen, WC, Meisterbüro, Dialogannahme, Drive-In-Service etc.) werden im Weiteren nicht nochmal angesetzt, da sie in den Stellplätzen je Werkstattplatz enthalten sind)
- Automatische KFZ - Waschanlagen: ~~5 Stellplätze je Waschanlage~~
~~= 5 Stellplätze~~ (Anmerkung: entfällt da die Waschanlage nur dem Werkstattbetrieb dient und nicht öffentlich nutzbar ist, so dass keine zusätzlichen Stellplätze erforderlich werden)
- Lagerräume, -plätze (OG: Lager 1 mit ca. 28 m² und Lager 2 mit ca. 240 m²),
Ausstellungs- und Verkaufsplätze (EG: 492 m²): ca. ~~4.650~~ 760 m² NF x 3/100 m²
= ca. ~~50~~ 23 Stellplätze (Anmerkung: die der Ausstellungs- und Verkaufshalle zugeordneten Räume (Warte- und Besprechungsräume, WC, Fahrzeugübergabe) werden im Weiteren nicht nochmal angesetzt, da sie in den Stellplätzen je m² NF der Halle enthalten sind)
- Büro- und Verwaltungsräume (Büro 1 bis 5 mit ca. 100 m²): ~~345~~ 100 m² NF x 1/30 m²
= ca. ~~11~~ 4 Stellplätze (Anmerkung: die der Verwaltung zugeordneten Räume (Aufenthaltsraum, Teeküche, WC) werden im Weiteren nicht nochmal angesetzt, da sie in den Stellplätzen je m² NF der der Büroräume enthalten sind)

Entsprechend CI Land Rover sind 65 Stellplätze für Mitarbeiter (6), Service (6), zugelassene Fahrzeuge (7), Leihwägen (4), Kundenstellplätze (5), EV-Quarantine (~~2~~ 3), Auto-Präsentation (12) und Aufstellplätze für Neuwagen (~~22~~ 22) vorzusehen. 52 davon werden im Osten des Baufelds errichtet, die übrigen Abstellplätze (13) sind im Westen geplant.

Laut zugehörigem Vorhaben- und Erschließungsplan für das Land Rover Autohaus können insgesamt ~~263~~ 256 Stellplätze auf dem gesamten Grundstück untergebracht werden, d.h. alle nicht für die Vorgaben des Markt Manching und dem Land Rover-CI vorgegebenen Stellplätze können als Abstellflächen für Neu- und Gebrauchtwagen verwendet werden.

An festgesetzten Stellen sollen Anlagen zu Werbezwecken errichtet werden:

1. Land Rover Totem Medium
h= 495cm
b= 157,5cm
t= 27cm
2. Jaguar Service Pole Sign
Mast h= 400cm
b = 99,1cm
t= 15cm

3. Welcome Sign
h = 222cm
b= 105cm
t= 20cm
4. Directions Sign
h= 222cm
b= 105cm
t= 20cm
5. Approved Totems
h= 222cm
b= 105cm
t= 20cm

Die Lage der Werbeanlagen ist im vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplan entsprechend der Nummerierung festgesetzt.

Darüber hinaus ist entsprechend den Festsetzungen Werbung auf den Fassaden mit 5 % der Fassadenfläche zulässig.

6.4 Bauliche Ordnung

Die getroffenen Festsetzungen entsprechen im Kern dem geltenden Recht durch das Baugesetzbuch oder der Landesbauordnung.

Die Werbeanlagen (Pylone, freistehende Schilder, Hinweisschilder an Fassade etc.) sind nach Art. 57 Abs. 1 Nr. 12 Buchstabe g) BayBO verfahrensfrei.

6.5 Gestaltung der Baukörper

Der Vorhabenträger ist bei der Gestaltung der baulichen Anlage an die Vorgaben des Konzerns zur Identitätsbildung und Entwicklung mit den Marken gebunden. Um das Erscheinungsbild für die Verkaufs- und Servicestandorte der Marke Land Rover zu erlangen sind Material und Form vorgegeben.

Als Material zur Fassadengestaltung ist vorgesehen:

- Glas
- Metall
- Mauerwerk mit WDVS
- Gasbeton

Als Material für die Werkstattfassaden ist vorgesehen:

- Horizontale Trapezblechverkleidungen
- Sektionaltore: verglast oder mit Bullaugen versehen

Als Dachkonstruktion ist ein Flachdach auf verschiedenen Höhen aus folgenden Materialien vorgesehen:

- Foliendach:
Dachdichtungsbahnen (FPO oder PVC) mit Bekiesung oder mechanisch fixiert
- Photovoltaikanlagen

Vorgesehene Farbtöne:

- Dunkelgrau/Anthrazit
- Hellgrau
- Silber

Vorgesehene Farbtöne Werkstattfassaden und Sektionaltore:

- Silber (z.B. RAL 9006)

Die konkrete Gestaltung des Baukörpers wurde vom Architekturbüro Schardt in Zusammenarbeit mit dem Vorhabenträger nach den Vorgaben von Jaguar Land Rover erarbeitet und ist Bestandteil des Durchführungsvertrages.

6.6 Grünplanung

6.6.1 Forstwirtschaft / naturschutzfachlicher Ausgleich

Die östlich angrenzende Flurnummer 392/1 wurde 1993 als naturschutzfachliche Ausgleichsfläche für die Anlagen der Rollenden Landstraße der Deutschen Bahn AG planfestgestellt und anschließend durch Bepflanzung der Randbereiche und sukzessive Gehölzentwicklung in der Fläche dem Ziel der Planfeststellung entsprechend entwickelt. Der vorhandene Gehölzbestand setzt sich überwiegend aus verschiedenen Weidenarten unterschiedlichen Alters zusammen. Zum Teil handelt es sich um Gehölzpflanzungen die Mitte der 1990er Jahre vorgenommen worden sind, zum Teil um Gehölzsukzessionsstadien (mittige Gebüschfläche; vornehmlich Hartriegel). Daher sind fast alle Bestände 20-25 Jahre alt und weisen somit kaum größere Durchmesser auf.

Von der baulichen Entwicklung des mittleren Areals des Bahnhofsgeländes ist der Waldbestand auf Flurnummer 392/1 nicht betroffen und kann erhalten werden. Es findet kein Eingriff in die Waldfläche statt. Die geplante bauliche Anlage des Landrover-Autohauses befindet sich 30 bis 50 Meter westlich des Waldbestandes auf Flurnummer 392/1, so dass der Abstand einer Baumlänge (Bestandshöhe < 20m) gewahrt ist.

Mit dem Vorhaben ist ein entsprechend der Gewerbegebietsdarstellung in der 14. Flächennutzungsplanänderung flächenhafter Eingriff durch die notwendige Verfüllung in das vorhandene Kleingewässer und die östlich vorgelagerte Wiesenmulde mit randlichen Gehölzbeständen (amtlich kartiertes Biotop Nr. Nr. 7235-1173-002 und 003) verbunden. Der mit der Verfüllung der Mulde entstehende Eingriff in Natur und Landschaft wurde bereits im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung i. d. F. vom 19.04.2022 zum Wasserrechtsverfahren beim Landratsamt Pfaffenhofen a. d. Ilm (Wasserrecht) „Verfüllung DB-Mulde“ behandelt. Dabei wurde ein Kompensationsbedarf von 27.036 Biotopwertpunkten nach der Bayerischen Kompensationsverordnung ermittelt, der auf einer 2.700 m² großen Teilfläche der Flurnummer 1596, Gemarkung Manching erbracht werden kann (siehe Abb. 4). Für die Verfüllung der DB-Mulde und die entsprechende Oberflächenmodellierung liegt der Wasserrechtsbescheid des Landratsamtes Pfaffenhofen an der Ilm, AZ: 42/6410.32 vom 15.10.2024 vor.

Da ansonsten bei Umsetzung der Gewerbegebietsfläche des vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplanes Nr. 58 mit Teiländerung des Bebauungsplanes Nr. 19 „Am Bahnhof“ nur bereits asphaltierte Teilflächen der ehemaligen Rollenden Landstraße in Anspruch genommen werden, entsteht für die gewerbliche Bebauung kein weiterer Ausgleichspflichtiger Eingriff. Lediglich für den Ausbau der Staatsstraße 2335 werden zusätzliche Teilflächen der angrenzenden Grundstücke versiegelt. Die Ergebnisse der Bearbeitung der Eingriffsregelung mit Darstellung der Ausgleichsmaßnahmen sowie die Beschreibung von Natur und Landschaft nach den Schutzgütern des UVPG sind dem beiliegenden Umweltbericht zu entnehmen.



Abb. 4. Ausgleichsfläche auf Flurnummer 1596, Gemarkung Manching

Ausgleichsfläche ca. 300 m südwestlich des Eingriffs:



Ausgleichsfläche
Flurnummer 1596 Gemarkung Manching, Fläche 6.515 m²



Ausgleichsfläche des vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplans Nr. 56
-> Teilfläch 680 m²
Umgrenzung von Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft
Naturschutzfachliche Ausgleichsfläche außerhalb des Geltungsbereiches Fl. Nr. 1596 Gemarkung Manching, Teilfläche 680m² (davon Gehölze 484m²)
Flächige Gehölzentwicklung mit Krautsaum und Solitärsträuchern auf Auenstandort am Dürre Au graben durch Anpflanzung



Teilfläche Ausgleich DB Mulde
-> DB = 2.710m²



Restfläche Ausgleich VBP Nr. 57
-> Restfläche = 3.125m²

M

Maßnahme
Standortgerechter Auenwald
hier: Hartholzauenwald am Dürre Au graben durch Anpflanzung/Sukzession

Pflege:
Sicherung des artgerechten Entwicklung der Gehölze
Einmalige Mahd der Krautsäume alle zwei Jahre im Herbst oder Spätwinter (alternierend je 50% der Fläche)

6.6.2 Natur und Landschaft

Aufgrund der Vornutzung als Verkehrsfläche für die LKW-Verladung der Rollenden Landstraße und der nur sehr geringen Größe des Vorhabengebietes kommt es nur zu einer geringen Veränderung des Landschaftsbildes. Das Gebäude wird in seiner Form ca. 127 m östlich versetzt zum historischen Bahnhofgebäude zu sehen sein. Durch die sich um und im Plangebiet befindlichen Gehölze, wird die direkte Blickbeziehung jedoch eingedämmt. In der Gesamtheit fügt sich das Autohaus in die Umgebung der schon bestehenden Gewerbegebiete „Am Bahnhof“ und „Am Bahnhof II“ ein.

Die Gebäude des Autohauses werden – auch aufgrund des neuen Höhenniveaus – orts- und landschaftsbildverändernd wirken, auch wenn der erhaltenswerte Baumbestand im Norden erhalten bleibt. Aufgrund der Vorbelastung des Landschaftsbildes durch die vorhandene Bebauung des gegenüberliegenden Gewerbegebietes „Am Bahnhof“ und der Siedlung Rottmannshart ist jedoch bereits eine im Landschaftsbild wirksame Bebauung vorhanden, die durch das bereits bestehende Autohaus südlich der Staatsstraße 2335 und nun durch den weiteren Neubau eines Autohauses arrondiert wird.

Zur Beurteilung der artenschutzrechtlichen Belange wurde vom Vorhabenträger bereits im Zuge der 14. Flächennutzungsplanänderung und der Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplanes Nr. 56 „Am Bahnhof II“ (Satzungsbeschluss vom 30.09.2021) eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) bearbeitet (ÖFA Schwabach vom 18.02.2019, Korrektur vom 27.01.2022 bzw. neu erstellte Fassung des Bereiches Mitte vom 20.08.2024).

6.6.3 Öffentliche Grünflächen

Bis auf die beiden Verkehrsinseln im Bereich der Zufahrt und der Böschung entlang der Staatsstraße sind keine öffentlichen Grünflächen im Geltungsbereich vorhanden.

6.6.4 Private Grünflächen

Zur Eingrünung des Vorhabens wird im Norden eine private Grünfläche zur Randeingrünung festgesetzt. Der vorhandene Baumbestand soll soweit möglich erhalten oder bei Fällung ersetzt werden. Durch die vorgesehene Auffüllung der DB-Mulde wird eine große zusammenhängende Grünfläche mit integriertem Baumbestand entwickelt. Nach Osten hin wird die Waldfläche auf Flurnummer 392/1 den Standort weiterhin in die nach Osten offene Landschaft einbinden.



Abb. 5. Blick entlang St 2335 nach Osten auf zu erhaltenden Baumbestand

Die südlich des Vorhabens angrenzenden Grundstücke 392/4, 392/7 und 1514/51 bleiben als Fläche für Bahnbetriebszwecke gewidmet. Die im Landschaftsbild wirksame Einbindung des Vorhabens nach Süden ist jedoch über die südlich der Gleisanlagen vorhandenen Gehölzbestände entlang der Bahnlinie gegeben.

Da das Umfeld des Vorhabenstandortes nach Norden hin sowie südlich der Bahnanlagen auch nach Süden hin intensiv eingegrünt ist, entstehen mit dem Vorhaben außer dem direkt der Staatsstraße 2335 zugewandten Abschnitt keine uneingegrünten Ortsrandbereiche. Da die hochwertigen Fahrzeuge auf den Ausstellungsflächen bei Laubfall/Astbruch einer Verschmutzung bzw. Beschädigung ausgeliefert sind, wird auf die Festsetzung von Pflanzmaßnahmen zur Durchgrünung des Vorhabenstandortes verzichtet.

6.6.5 Befestigung/Begrünung von Stellplätzen

Zur Verringerung des Versiegelungsgrades sind die Stellplätze im Osten sowie die zu ihnen gehörenden Fahrgassen mit versickerungsfähigem Pflaster (z. B.: „Complex-Verbundpflaster“) auszubauen. Die Stellplätze im Westen werden nicht neu gepflastert, sondern nur in Form von Markierungen auf den bestehenden Asphaltflächen ausgebildet.

6.7 Wesentliche Auswirkungen der Planung

Entsprechend der 14. Änderung des Flächennutzungsplanes des Marktes Manching soll auf den Grundstücken mit den o.g. Flurnummer eine Gewerbegebietsfläche entwickelt werden.

Die Fläche ist derzeit noch entsprechend des Planfeststellungsentwurfs der ehemaligen Rollen-

den Landstraße der DB AG hauptsächlich asphaltiert, befindet sich jedoch bereits im Grundbesitz des Vorhabenträgers. Im Norden befindet sich eine ehemalige Waldfläche mit Wasserfläche, welche entsprechend eines Wasserrechtsantragesbescheides aufgefüllt werden soll. Eine neue Böschung wird vor Realisierung des Bauvorhabens umgesetzt, um das Gelände südlich davon auf das neue Niveau des Autohauses mit einem Höhenniveau von 363,60 ü. NN. anzuheben.

Mit vorliegender Planung wird die 14. Änderung des Flächennutzungsplanes, die die Entwicklung eines Gewerbegebietes gemäß § 8 BauNVO zeigt, in eine verbindliche Bauleitplanung überführt. Der vorhabenbezogene Bebauungs- und Grünordnungsplan Nr. 58 „Am Bahnhof IV“ mit Teiländerung Bebauungs- und Grünordnungsplan Nr. 19 „Am Bahnhof“ ist somit aus dem aktuellen Flächennutzungsplan entwickelt.

Die geplante bauliche Entwicklung arrondiert das bestehende Gewerbegebiet „Am Bahnhof“ nach Süden und setzt damit die Vorgaben der 14. Flächennutzungsplanänderung durch die Entwicklung der ehemaligen Rollenden Landstraße der DB AG als Konversionsfläche zu einem Gewerbegebiet um. Die günstigen infrastrukturellen Bedingungen (direkte Anbindung an St 2335, bestehendes Gewerbegebiet gegenüber, vorhandene Ver- und Entsorgungsanlagen) begünstigen die Umsetzung des Bauvorhabens an dieser Stelle.

Durch die Festsetzung des Gewerbegebietes wird es zu einer Zunahme des Verkehrs auf der Staatsstraße und deren Anbindung kommen. Die Staatsstraße ist jedoch im Bestand ausreichend dimensioniert, so dass sie die Mehrbelastung tragen kann. Zur Erschließung des Vorhabenstandortes ist bereits ein Ausbau der Staatsstraße 2335 in Abstimmung mit dem Staatlichen Bauamt Ingolstadt unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten (gegenüberliegende Einmündung Hofwiesenstraße in Gewerbegebiet Am Bahnhof nördlich der Staatsstraße) geplant.

Zur Berücksichtigung der schalltechnischen Belange wurde zum Bauleitplanverfahren eine schalltechnische Untersuchung zur Lärmkontingentierung der Flächen innerhalb des Bebauungsplanes Nr. 58 „Am Bahnhof IV“ erstellt und den Bauleitplanunterlagen beigegeben.

Zusätzlich wurden, auf Anforderung der Fachstelle Immissionsschutz des Landratsamtes Pfaffenhofen a. d. Ilm im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 1 BauGB, Erschütterungs- und Schwingungsmessungen durchgeführt um die Erschütterungsimmissionen im Gebäude zu prognostizieren.

7. Erschließung

7.1 Straßen und Wege

Die Erschließung des Plangebietes für den Kraftfahrzeugverkehr findet ausschließlich über die Staatsstraße St 2335 statt. Sie führt in westlicher Richtung einerseits mit Anbindung an die Bundesstraße 16 als Zubringer der Bundesautobahn 9 („Manching“ Autobahnanschlussstelle 63), andererseits in direkter Nähe des Plangebiets auf die Kreisstraße PAF34 in Richtung Ingolstadt ebenfalls mit Anschluss an die Bundesautobahn 9 („Ingolstadt Süd“ Anschlussstelle 62). In Richtung Osten vollzieht sie eine Biegung nach Norden und führt in Richtung Großmehring mit vorherigem Anschluss an die Kreisstraße EI40.



Abb. 6. Bestehende Einfahrt von der St 2335 (links) – Ausbau erforderlich

Entsprechend der Vorabstimmung mit dem Staatlichen Bauamt Ingolstadt ist die Staatsstraße an dieser Stelle mit einer Linksabbiegespur von Osten und einem freien Rechtseinbieger von Westen her auszubauen; dabei ist eine Verziehungslänge von 100 m anzusetzen. Die nachfolgende Abbildung zeigt die vom Vorhabenträger zu erbringenden erforderlichen Maßnahmen.

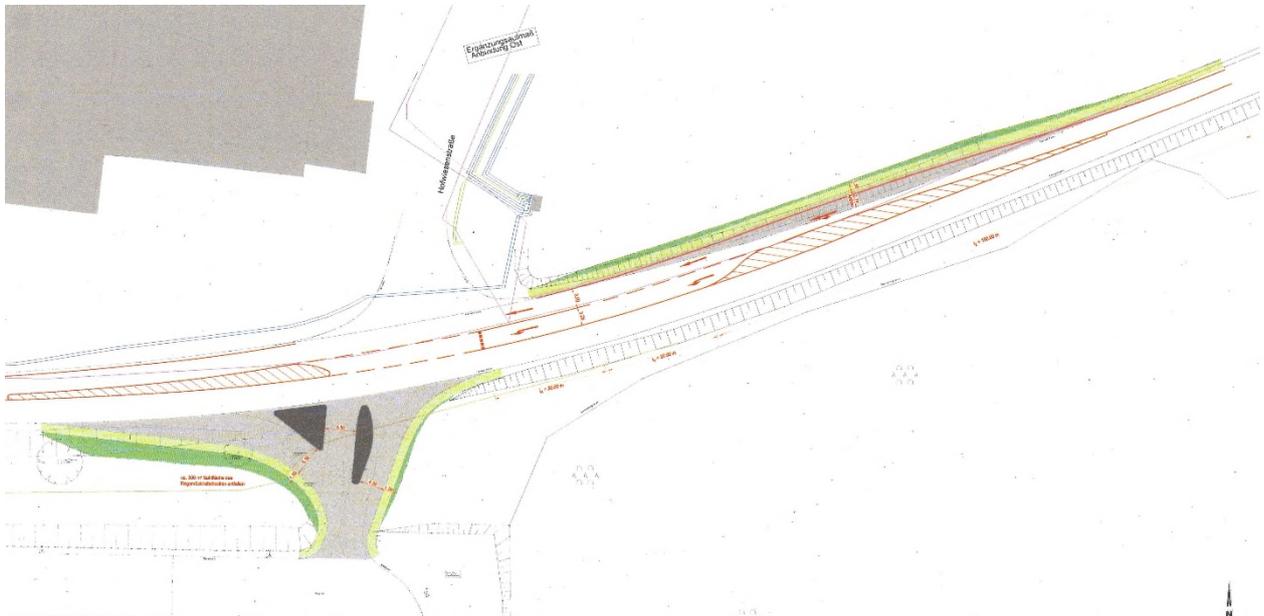


Abb. 7. Erschließungsplanung – Petter Ingenieure GmbH, Neumarkt i. d. Opf., 19.07.2021

Entlang der freien Strecke der Staatsstraße 2335 gilt gemäß Art. 23 Abs. 1 BayStrWG für bauliche Anlagen bis 20,0 m Abstand vom äußeren Rad der Fahrbahndecke ein Bauverbot. In Abstimmung mit dem Staatlichen Bauamt Ingolstadt wurde eine Rücknahme der Anbauverbotszone auf 14,0 m zum Fahrbahnrand der St 2335 vereinbart. Die festgesetzten Baugrenzen berücksichtigen diese Vorgabe. Die Fläche zwischen den Baugrenzen und dem Fahrbahnrand soll ab einem Abstand von 10,0 m zum Fahrbahnrand als Verkehrs- und Kfz-Stellfläche genutzt werden. Die Baubeschränkungszone von 40,0 m zum Fahrbahnrand ist im Bebauungsplan dargestellt, hat jedoch keine Auswirkungen auf das Vorhaben. Die Schutzplanke entlang des südlichen Fahrbahnrandes der St 2335 ist zu erhalten bzw. nach Verfüllung der Mulde wieder herzustellen.

Die bestehende Fuß- und Radwege-Verbindung von Rottmannshart nach Lindach verläuft im Osten des Geltungsbereiches über den Flurweg Nr. 391 und bleibt erhalten. Eine Fuß- und Radwegverbindung entlang der Staatsstraße existiert nicht. Die von Westen her bestehende Fuß- und Radwegverbindung wird im Bestand bereits durch das neu errichtete VW-Servicezentrum geleitet (im Süden entlang der Bahnanlagen oder über die Verkehrsanlagen des Autohauses). In

der Weiterführung nach Osten ist dies auch über die dortigen Flächen entlang der Bahnlinie oder die innere Erschließung des Autohauses möglich.

Westlich außerhalb des Geltungsbereiches grenzt Flurnummer 1514/52 an. Das Grundstück ist bahnrechtlich gewidmet und sichert die Zuwegung zum südlich der Vorhabenfläche liegenden Gebäude des Bahnhofes Manching. Die Fläche ist bauleitplanerisch nicht überplant. Deren Anbindung an die Staatsstraße 2335 bleibt erhalten und wird als Notzufahrt für Rettungsdienste mit einer Schranke gesichert. Das Geh- und Fahrrecht der Deutschen Bahn AG zum Gebäude des Bahnhofes Manching wird darüber ebenfalls aufrechterhalten.

7.2 Innere Erschließung

Die innere Erschließung erfolgt über eine Zufahrt im Osten des Areals in Anbindung an die Staatsstraße St 2335.

Die nichtüberbaute Grundstücksfläche wird als Grünfläche und private Verkehrsfläche festgesetzt. Neben den Parkierungs- und Ausstellungsflächen der privaten Verkehrsfläche soll die private Verkehrsfläche frei als Fahr- und Rangierfläche genutzt werden. Innerhalb des Gesamtareals ist eine Umfahrung der möglichen Bebauung außerhalb der Baugrenzen möglich (LKW-Lieferverkehr, Feuerwehrumfahrt auf der südlichen Fläche der DB AG).

Die Gebäudeerschließung ist durch Zugänge und Einfahrten auf der Nord-, Süd- und Westseite gegeben.

7.3 Öffentlicher Nahverkehr

Mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist das Gebiet nur schwer zu erreichen. Die nächsten Bushaltestellen (Linie 16 der INVG) befinden sich am östlichen Ortsende des Hauptortes Manching oder im Ortsteil Lindach, von wo man das Plangebiet im weiteren Verlauf nur zu Fuß (je ca. 25 min) erreicht.

7.4 Ruhender Verkehr

Im Markt Manching existiert eine Stellplatzsatzung (Satzung über die Zahl der Stellplätze für Kraftfahrzeuge und der Ablösung von Kraftfahrzeugstellplätzen vom 12.04.2018).

Entsprechend der Stellplatzsatzung sind insgesamt ~~120~~ 81 Stellplätze für Kraftfahrzeuge von Kunden und Personal vorzusehen, die sich wie folgt aufschlüsseln:

- 54 Stellplätze für Werkstattbereich: Entsprechend der Satzung sind für die Nutzungsart „Kraftfahrzeugwerkstätten“ 6 Stellplätze je Wartungs- oder Reparaturstand nachzuweisen. Bei dem Vorhaben ist vorgesehen 9 Werkstattplätze in die bauliche Anlage zu integrieren. Damit sind insgesamt 54 Stellplätze (6 Stellplätze je Werkstattplatz) für das Personal, Kunden, nachzuweisen.
- ~~5~~ 23 Stellplätze je Waschanlage: Entsprechend der Satzung sind für die Nutzungsart „automatische KFZ - Waschanlage“ ~~5~~ 23 Stellplätze nachzuweisen für die Waschanlage ist kein Stellplatz vorzusehen, da es sich um keinen öffentlich zugänglichen Waschplatz handelt, sondern die Waschanlage nur der betriebseigenen Werkstatt dient.
- 50 23 Stellplätze für Lagerräume, -plätze, Ausstellungs- und Verkaufsplätze: Entsprechend der Satzung sind für die Nutzungsarten „Lagerräume, -plätze, Ausstellungs- und Verkaufsplätze“ je 3 Stellplätze pro 100 m² Fläche nachzuweisen, das entspricht 50 23 Stellplätzen bei 1.650 760 m² NF
- 44 4 Stellplätze für Büro- und Verwaltungsräume: Entsprechend der Satzung ist für die Nutzungsart „Büro- und Verwaltungsräume“ je ein Stellplatz pro 30 m² Fläche nachzuweisen, das entspricht 44 4 Stellplätzen bei 345 100 m² NF

Die Stellplätze (420 81 Stück) sind im Vorhaben- und Erschließungsplan dargestellt. Die Stellplätze sind aus versickerungsfähigem Material (z. B.: Complex-Verbundpflaster) zu errichten. Eine Versiegelung der Fläche ist nicht vorgesehen.

Neben den nachzuweisenden Stellplätzen für Kunden und Mitarbeiter aufgrund der Stellplatzsatzung sind ca. 136 175 Stellplätze zu Präsentationszwecken geplant. Die Präsentations-flächen befinden sich vor allem im westlichen Bereich zwischen dem bestehenden Gebäude des VW-Servicezentrums und dem neu geplanten Gebäude des Land Rover-Autohauses.

7.5 Wasserversorgung und Abwasserentsorgung

Trink- und Abwasserleitungen, die in das bzw. aus dem bestehenden Industrie- und Gewerbegebiet „Am Bahnhof“ führen sind vorhanden. Das westlich des Geltungsbereiches errichtete VW-Servicezentrum wurde bereits in dieses vorhandene Netz eingebunden.

Für die Trinkwasserversorgung wurde dem Markt Manching eine beschränkte wasserrechtliche Erlaubnis für das Zutagefördern von Grundwasser bis zum 31.12.2024 mit Schreiben des Landratsamts Pfaffenhofen vom 14.11.2023, Az. 42/6421.3/20230428 erteilt. Die Antragsunterlagen inkl. Nachforderungen für die gehobene Erlaubnis wurden mit Schreiben vom 22.01.2024 eingereicht. Die Verbescheidung durch das Landratsamt Pfaffenhofen steht aus.

Die Trinkwasserleitung DN 150 PVC verläuft von Ost nach West innerhalb der bahnbegleitenden Flächen Fl. Nr. 1514/51, 392/2 und /7 und tangiert damit den Vorhabenbereich direkt im Süden des Geltungsbereiches.

Das Schmutzwasser wird dabei in die westlich gelegene Kläranlage des Marktes Manching geleitet. Die Zentralkläranlage Manching ist ausreichend leistungsfähig um biologisch zu reinigen. Die Abwasserdruckleitung sowie das dazugehörige Pumpenhaus liegen im Westen des Vorhabenstandortes innerhalb des Gebäudes des VW-Servicezentrums. Von dort verläuft die Schmutzwasserdruckleitung nach Osten und schwenkt südlich der Anbindung Hofwiesenstraße an den Südrand der St 2335. Diese Druckleitung verläuft dabei auch innerhalb des Baufeldes für das neue Autohaus und muss im Zuge der Baumaßnahmen umverlegt werden. Die dazu erforderlichen Regelungen erfolgen im Durchführungsvertrag. Die projektbezogene Schmutzwasserbeseitigung wird jeweils im Süden aus dem Gebäude herausgeführt, über eine neu zu errichtende Grundleitung (PVC DN 200 im Gefälle verlegt) nach Westen geführt und nördlich des Bahnhofgebäudes an die bestehende Kanalisation angebunden. An diese bestehende Druckwasserleitung mit zugehörigem Pumpenhaus im benachbarten Plangebiet auf Fl. Nr. 1514/57 kann aufgeschlossen werden.

In Vorbereitung der Bauantragsunterlagen wurde eine Entwässerungsplanung „Schmutzwasser“ mit detaillierter Darstellung dieser Lösung erarbeitet (Architekt Jörg Schardt, Neumarkt vom 13.02.2025), die den Bauleitplanungsunterlagen beiliegt. Ebenso ist die geplante Schmutzwasserentsorgung im Vorhaben- und Erschließungsplan „Infrastruktur“ dargestellt.

7.6 Löschwasserversorgung

In direkter Nähe des Vorhabenstandortes befindet sich nördlich des Bahnhofsgebäudes ein Löschwasserhydrant. Eine Leistungsmessung im Februar 2018 hat ergeben, dass über die DN 150 Hauptversorgungsleitung daraus 57 m³ bei einem Mindestdruck von 1,5 bar zur Verfügung gestellt werden können. Demnach kann die geforderte Löschwasserversorgung zur Erreichung der erforderlichen Löschwasserleistung von 1600 l/min (96 m³/h) für die Dauer von mindestens 2 Stunden nicht durch das Hydrantennetz (57 m³/h) abgedeckt werden.

Um die Differenz von knapp 40 m³/h abzudecken wurde mit dem Bau des VW-Servicezentrums am Nordostrand der zugehörigen Verkehrsflächen ein unterirdischer Löschwassertank (LxBxH

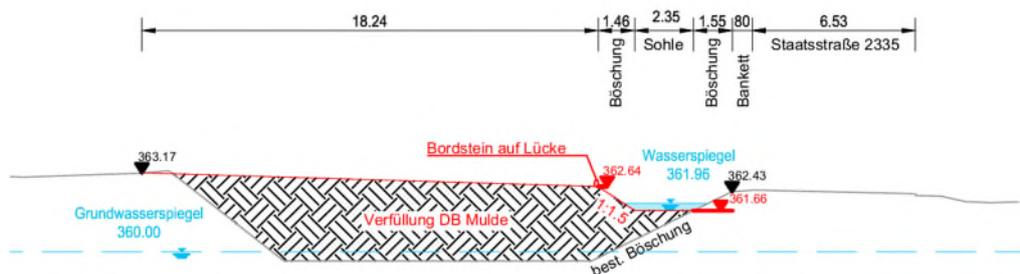


Abb. 9. Lageplan und Schnitt der neuen Mulde entlang St 2335 gem. Wasserrechtsantrag vom 03.04.2023

Das mit dem neuen Vorhaben anfallende Oberflächenwasser ist über versickerungsfähige Bodenbeläge (z. B.: Complex-Verbundpflaster) großflächig zu versickern. Als zusätzliche Sicherheit wird nicht flächig versickertes Oberflächenabwasser nach Vorklärung durch ein Leitsystem ebenfalls in diese Rigolen eingeleitet, als auch das anfallende Dachwasser jeweils in Teilflächen < 1.000 m² in getrennten Anlagen zur Versickerung gebracht, so dass die Niederschlagswasserbeseitigung nach der Niederschlagswasser-Freistellungsverordnung NWFrei unter Berücksichtigung der Technischen Regeln zum schadlosen Einleiten von gesammeltem Niederschlagswasser in das Grundwasser TRENGW und des Arbeitsblattes DWA-A 138 (Planung, Au und Betrieb von zur Versickerung noch Niederschlagswasser) erlaubnisfrei durchgeführt werden kann und kein Wasserrechtsverfahren erforderlich ist. Die im Wasserrechtsbescheid des Landratsamtes Pfaffenhofen an der Ilm vom 28.10.2024, Az.: 42/6421.3/20230104 genehmigte Niederschlagswasserbeseitigung über eine Rohrrigole im Untergrund der Flurnummer 1514/50 wird nicht genutzt, da an dieser Stelle auf der Grundlage der vorliegenden Bauleitplanung nun das Landrover-Autohaus errichtet werden soll. Aufgrund der geänderten Entwässerungsplanung ist eine Tektur des Wasserrechtsbescheides nicht erforderlich.

In Vorbereitung der Bauantragsunterlagen wurde eine Entwässerungsplanung „Regenwasser“ mit detaillierter Darstellung dieser Lösung erarbeitet (Architekt Jörg Schardt, Neumarkt vom 12.02.2025), die den Bauleitplanungsunterlagen beiliegt.

7.8 Energieversorgung

Mittelspannungsleitungen zur Stromversorgung sind nördlich des Vorhabens im Querschnitt der Hofwiesenstraße vorhanden. Die Lage der Kabel ist nachrichtlich im Vorhaben- und Erschließungsplan eingezeichnet. Bezüglich möglicher Pflanzmaßnahmen im Bereich der Leitungen wird auf das „Merkblatt über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsleitungen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen in Köln bzw. die DVGW-Richtlinie GW 125 „Bäume, unterirdische Leitungen und Kanäle“ verwiesen.

Zur Wärmeenergieversorgung kann die im östlich gelegenen Flurweg Nr. 391 vorhandene Gasleitung der Stadtwerke Ingolstadt Netze GmbH genutzt werden.

Der Verlauf der unterirdisch vorhandenen Leitungen (Gas, Strom, Wasser, Abwasser, Telekommunikation) ist im Vorhaben- und Erschließungsplan „Infrastruktur“ dargestellt.

Die Energieversorgung wird durch die Nutzung regenerativer Energien unterstützt. So wird zur Energieversorgung des Vorhabens die Dachfläche des Autohauses mit Anlagen zur Gewinnung erneuerbarer Energien (z.B. Photovoltaik) bestückt. Die Errichtung dieser Anlagen zur erneuerbaren Energiegewinnung (z. B. Photovoltaikanlagen) ist im vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplan nach § 9 Abs. 1 Ziffer 23b zulässig. Dabei ist die Verwendung von blendfreien Modulen festgesetzt, die das reflektierte Licht streuen und somit eine Blendung (auf Flug- und Bahnverkehr) ausgeschlossen wird.

7.9 Telekommunikation

Im Querschnitt der Hofwiesenstraße nördlich des Geltungsbereiches liegen mittels Gestattungsvertrag gesicherte Telekommunikationslinien der Telekom. Die Lage der Kabel ist nachrichtlich im Vorhaben- und Erschließungsplan „Infrastruktur“ eingezeichnet. Bei der Planung und Bauausführung ist darauf zu achten, dass diese Leitungen nicht verändert bzw. nicht beschädigt werden.

Bezüglich möglicher Pflanzmaßnahmen im Bereich der Telekommunikationslinien wird auf das „Merkblatt Bäume, unterirdische Leitungen und Kanäle“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen in Köln, Ausgabe 2013 – siehe hier u. a. Abschnitt 6 - verwiesen. Es ist sicherzustellen, dass durch Baumpflanzungen der Bau, die Unterhaltung und Erweiterung der Telekommunikationslinien nicht behindert werden.

7.10 Abfallwirtschaft

~~Der über den Hausmüll hinaus gewerblich anfallende Müll ist vom Vorhabenträger privat zu entsorgen. Die anfallenden Restmüllmengen werden vom Abfallwirtschaftsbetrieb Pfaffenhofen a. d. Ilm (AWP) von der öffentlichen Straße her nach Einfahrt über die herzustellende Anbindung an die St 2335 aufgenommen. Eine Entsorgung über die Abfallwirtschaftsbetriebe Pfaffenhofen (AWP) ist nicht vorgesehen, da alle anfallenden Abfallstoffe (gewerblich anfallender Müll und Restmüll) von einem privaten Entsorgungsunternehmen entsorgt werden.~~

8. Immissionsschutz

Zur Beachtung der Belange des Immissionsschutzes wurde zum Bauleitplanverfahren unter Berücksichtigung der vorhandenen Vorbelastung eine schalltechnische Untersuchung zur Lärmkontingentierung der Flächen innerhalb des Bebauungsplanes Nr. 58 „Am Bahnhof IV“ mit Teiländerung Bebauungs- und Grünordnungsplan Nr. 19 "Am Bahnhof" vom Büro GEO.VER.S.U.M Planungsgemeinschaft Pressler & Geiler, Cham mit Datum vom 08.09.2024, redaktionell ergänzt 17.09.2024, aktualisiert 12.20.2025 erstellt. Im Bauleitplanverfahren wurde diese Schalltechnische Untersuchung entsprechend der Stellungnahme der Fachstelle Immissionsschutztechnik des Landratsamtes Pfaffenhofen a. d. Ilm nach § 4 Abs. 1 BauGB vom 06.11.2024 aktualisiert und in der Fassung vom 12.02.2025 den Bauleitplanunterlagen zur Weiterführung des Verfahrens beigegeben.

Der für die schützenswerte Nachbarschaft erforderliche Immissionsschutz bezüglich des möglicherweise entstehenden Lärms ist demnach durch die Festsetzung im Bebauungsplan von maximalen Schalleistungspegeln von 65 dB(A) tags und 56 51 bis 55 dB(A) nachts in den jeweiligen Teilbereichen TF Mitte, TF Ost und TF West gewährleistet.

Zusätzlich ergeben sich innerhalb des ~~Richtungssektors B~~ der Richtungssektoren B und D, siehe auch Abbildung 09, Zusatzkontingente von 9 jeweils 10 dB(A) nachts.

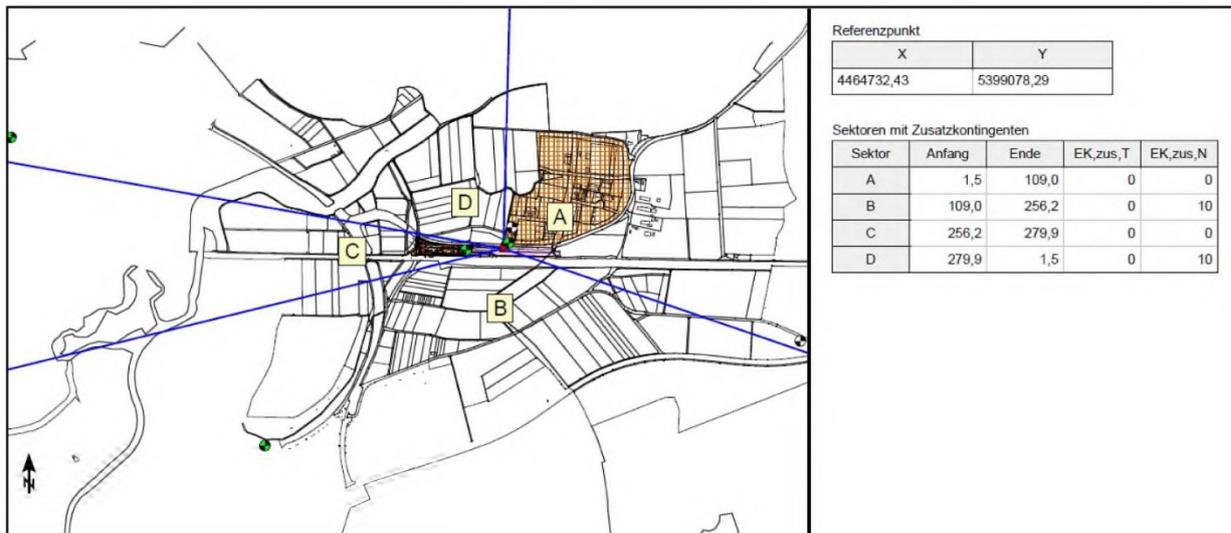


Abb. 10. Richtungssektoren A bis D aus dem Lärmschutzgutachten, Büro GEO.VER.S.UM vom 08.09.2024, aktualisiert am 12.02.2025

Die Beurteilungspegel des Verkehrslärms zeigen eine Überschreitung der Orientierungswerte der DIN 18005 nachts für die gewerblich genutzten und schutzbedürftigen Räume an der Südfassade des Autohauses (Aufenthalts- und Besprechungsräume), wobei zu berücksichtigen ist, dass nachts keine Büronutzungen stattfinden.

Zum Schutz der schutzbedürftigen Räume innerhalb der Vorhabenfläche wurden in Addition des Straßen-, Schienen- und Gewerbelärms Lärmpegelbereiche nach DIN 4109 ermittelt. Aufgrund der Gesamtgeräuschsituation (Schienenverkehrslärm, Straßenverkehrslärm, Gewerbelärm) sind für schutzbedürftige Nutzungen die gemäß DIN 4109 genannten Gesamtschalldämm-Maße $R_{w,ges}$ der Außenbauteile einzuhalten. Der maßgebliche Außenlärmpegel beträgt zwischen 68 und 70 dB und ist nach DIN 4109 dem Lärmpegelbereich 5 zuzuordnen:

- Lärmpegelbereich 5 $R_{w,ges} \geq 40$ dB (Büroräume oder ähnlich)

Anhand der Lärmpegelbereiche können im Baugenehmigungsverfahren die genauen Anforderungen an die Luftschalldämmung und das erforderliche resultierende Schalldämm-Maß von Wand/Fensterkombinationen entsprechend des Verwendungszweckes des Raumes ermittelt werden. Als mindestens einzuhaltende Bau-Schalldämmmaße sind im vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplan festgesetzt: $R_{w,ges} = 40$ dB für Büroräume und Ähnliches.

Auf die Festsetzung konkreter Bauausführungen wird unter Berücksichtigung des Gebotes der planerischen Zurückhaltung verzichtet, da die Angabe der Lärmpegelbereiche die Mindestanforderungen an den Schutz gegen Außenlärm hinreichend genau bestimmt. Die Wirksamkeit konkreter Maßnahmen ist im Baugenehmigungsverfahren nach den Kriterien der DIN 4109 nachzuweisen.

Zu den von der Bahnlinie ausgehenden Erschütterungen einschließlich der notwendigen Maßnahmen ist zum Bauantrag ein Gutachten von einer §29b BImSchG-Messstelle vorzulegen. Zu den von der Bahnlinie ausgehenden Erschütterungen einschließlich der notwendigen Maßnahmen wurde auf der Grundlage von durchgeführten Erschütterungs- und Schwingungsmessungen (u. a. gemäß DIN 4150-2, Erschütterungen im Bauwesen, Teil 2: Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden, in Verbindung mit DIN 45669 bzw. DIN 45672), eine *Erschütterungstechnische Untersuchung zu den einwirkenden Immissionen vom Schienenverkehr* von einer §29b BImSchG-Messstelle vorgelegt (IBAS Ingenieurgesellschaft mbH, Bayreuth vom 17.02.2025).

Auf Grundlage der gewonnenen Messergebnisse wurden die Schwingungsimmissionen im geplanten Gebäude prognostiziert bzw. ermittelt und bewertet. Im Ergebnis wird festgestellt, dass

die Anforderungen zum Erschütterungsschutz in Büroräumen gemäß VDI-Richtlinie 2057-3 ... eingehalten werden können. Die Anhaltswerte zum Sekundärluftschall der VDI-Richtlinie 2719 bzw. 2038-3 bzgl. der mittleren Spitzenpegel L_{max} für Gewerbegebiete werden am Tag ebenfalls eingehalten. Entsprechend werden die Anforderungen an den Mittelungspegel L_m des Sekundärschalls für Gewerbegebiete tags eingehalten. Auf besondere erschütterungstechnische Maßnahmen, wie den Einbau einer elastischen Lagerung kann daher beim vorliegenden Bauvorhaben verzichtet werden.

Dem Landschaftsentwicklungskonzept (LEK) Region Ingolstadt sind folgende Aussagen zur Immissionsbelastung zu entnehmen:

- Konfliktkarte Luft und Klima:
 - mögliche Beeinträchtigung von Luft und Klima durch zeitweilig höhere Schadstoffbelastung in stark inversionsgefährdeten Gebieten
- Konfliktkarte Landschaftsbild und Landschaftserleben:
 - Lärmbelastung hoch
- Zielkarte naturbezogene Erholung:
 - Gebiet, in dem eine ruhige, naturbezogene Erholung durch Verkehr oder Fluglärm beeinträchtigt ist

9. Altlasten

Eine Untergrunduntersuchung wurde im Auftrag der Deutschen Bahn AG bezüglich Altlasten für den gesamten Bereich des Bahnhofs durchgeführt. Eine erste Bodenuntersuchung wurde im Jahr 1993 vom Institut für Umweltschutz und Wasseruntersuchungen GmbH (IFUWA) durchgeführt. In der Untersuchung, siehe Schürfstellen in Abbildung 9, wurde ein mit Schlacken und PAKs kontaminierter Boden festgestellt (Sch 3 und Sch 4). Schwermetallgehalte über dem Stufe-1-Wert wurden im Probenmaterial der Schürfe Sch 2, 3 und 5 nachgewiesen (Cu – Gehalt, Schurf 2 auch Pb, Cd- und ZN- Gehalte).

Aufgrund der geringen Schadstoffmobilität sowie der zukünftigen Nutzung des Geländes ging nach damaligem Kenntnisstand keine unmittelbare Grundwassergefährdung vom festgestellten Schadstoffpotential aus. Das mit Schwermetallen und PAK's belastete Erdreich darf gemäß den Bestimmungen der Abfallgesetzgebung ohne Vorbehandlung nicht zum Verbau benutzt bzw. auf einer Erdstoff- oder Bauschuttdeponie gelagert werden.

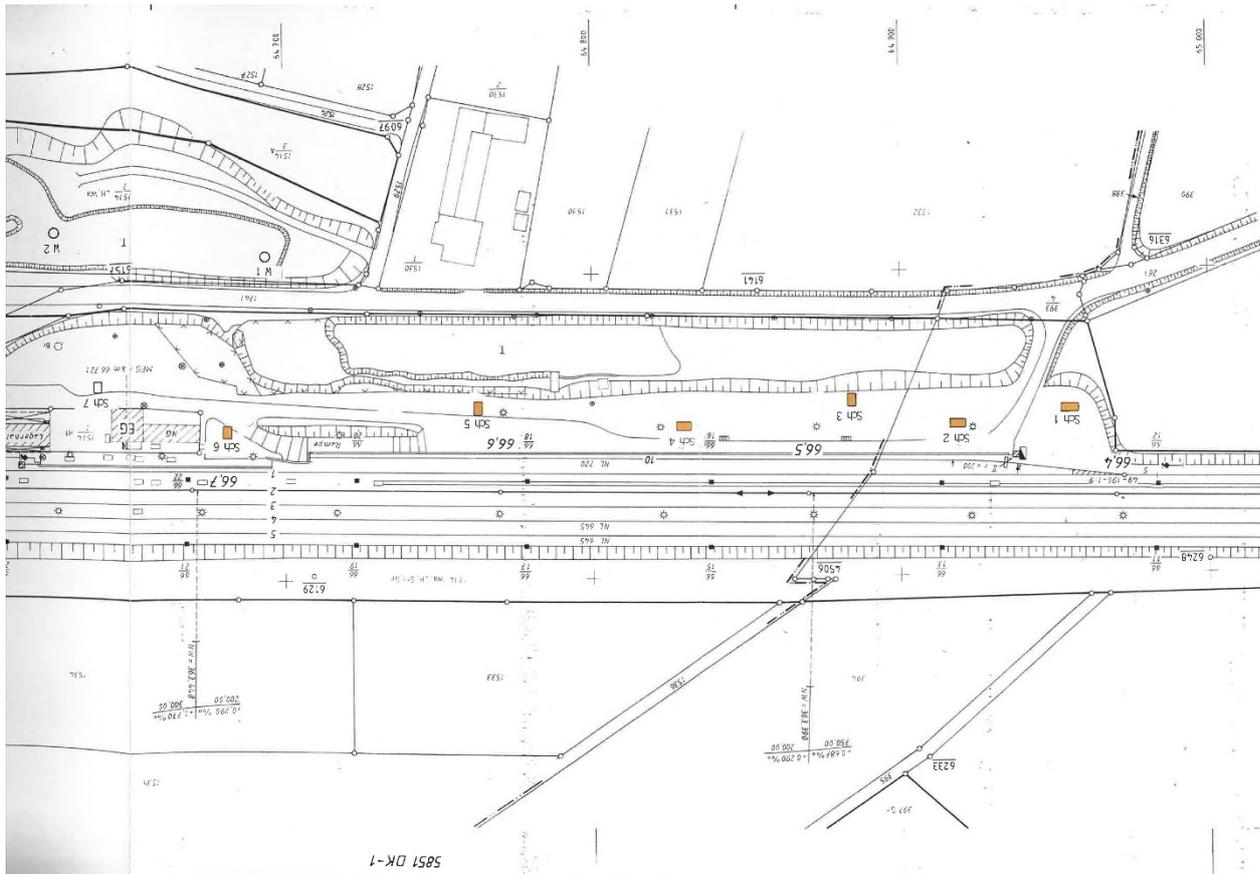


Abb. 11. Lage der Probenahmestellen Gutachten IFUWA 1993: orangene Markierung: Schurf mit Schlacken- /Bauschuttuffüllungen

Im Zuge des Baus der „Rollenden Landstraße“ wurden die vorgefundenen Schlacke-/Bauschuttablagerungen ausgekoffert, durch Zementzugabe immobilisiert und verdichtet und im Ostteil des Geländes, dem Bereich der LKW-Wartezone zur Verladerrampe als Tragschicht eingebaut.

Eine zweite historische Erkundung des Gebiets wurde im Jahr 1997 ebenfalls von IFUWA, Institut für Umweltschutz, Wasser, Altlasten und Geotechnik durchgeführt:

Nach Auswertung von Luftbildern sowie nach Auskunft von Zeitzeugen war von Kriegseinwirkungen auf den betreffenden ehemaligen Liegenschaften der Bahn nicht auszugehen.

Im Bereich der „Rollenden Landstraße“ kam es beim Verladen der LKW zu Schadensfällen, bei denen der Betriebsstofftank der LKWs ausgelaufen ist. Die IFUWA GmbH führte hier im Auftrag der Deutschen Bahn AG Erkundungsmaßnahmen durch und begleitete die Aushubarbeiten zur Beseitigung der verunreinigten Bodenhorizonte.

Bei den Heizöllagern war mit Tropfverlusten und Überfüllschäden zu rechnen. Auf den übrigen Verdachtsflächen kann es zu kleineren Unfällen durch unsachgemäßen Umgang mit Gefahrenstoffen gekommen sein.

Im Gutachten werden mehrere Altlastenverdachtsflächen (ALVF) beschrieben für die teilweise Boden- und teilweise Grundwasserverunreinigungen möglich waren, ein mittleres bis starkes Gefährdungspotential war vorhanden. Als Handlungsbedarf wurden weitere Bodenuntersuchungen genannt.

Eine weitere Bodenuntersuchung wurde mittels Sondierbohrungen vom Institut für Umwelttechnik GmbH (iutec) im Jahr 2000 durchgeführt. Laut Bodenuntersuchung der iutec wurden keine Altlastenverdachtsflächen festgestellt.

Eine zwischenzeitliche Nutzung mit potenziell den Grund verunreinigenden Bodeneinträgen kann ausgeschlossen werden.

Zur Vorbereitung der Bauleitplanung wurde 2021 vom Vorhabenträger ein weiteres Gutachten von der KP-Ingenieurgesellschaft für Wasser und Boden mbH beauftragt. Das Gutachten „Neubau Autohaus Bierschneider Manching – Erkundungsarbeiten zur Feststellung der Versickerungsfähigkeit des Bodens“ vom 23.08.2021 kommt zu folgenden Ergebnissen:

„Zum damals geplanten Neubau des Jaguar-Land Rover Autohauses der Fa. Autohaus Bierschneider auf dem Grundstück Fl. Nr. 392/1 wurde am 07.05.2021 ein Baugrundgutachten von der KP-Ingenieurgesellschaft für Wasser und Boden mbH erstellt. Da laut diesem Gutachten eine Versickerung von Oberflächenwasser in diesem Bereich (Fl.-Nr. 392/1) aufgrund von bindigen Böden sowie dem geringen Grundwasserflurabstand nicht möglich ist, soll die Versickerungsfähigkeit der Böden der Nachbargrundstücke Fl.-Nr. 1514/50, 1514/49, 392/6 und 392/5 geprüft werden.“

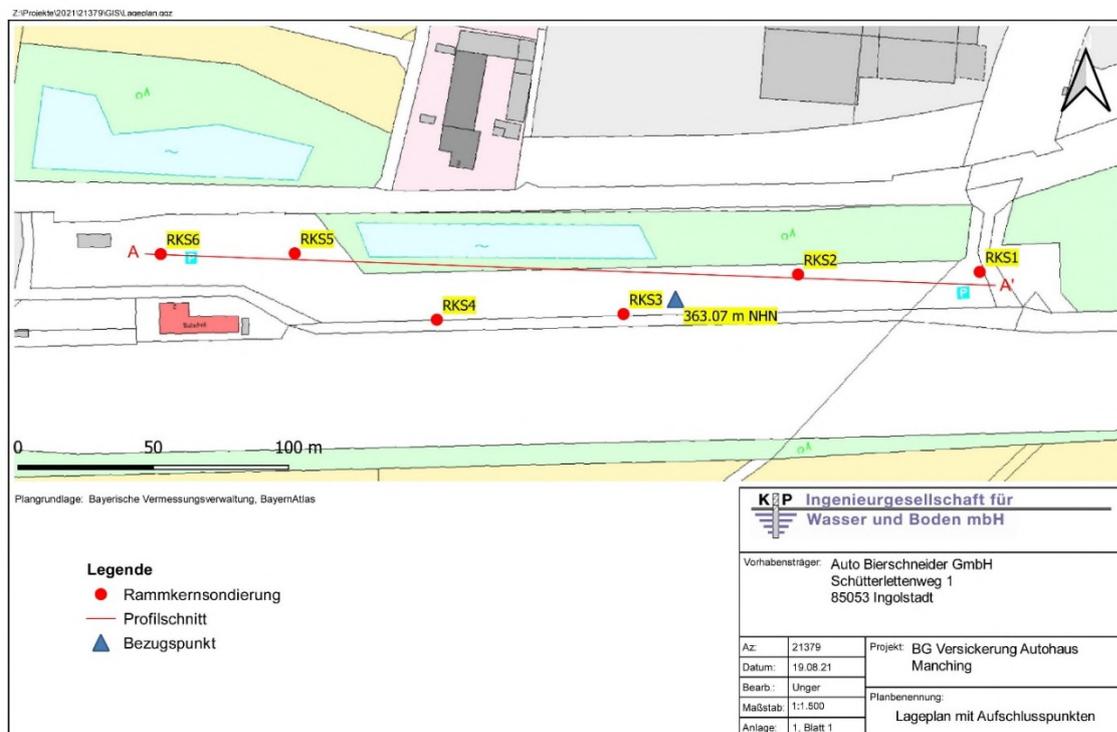


Abb. 12. Lage der Raumkernsondierungen

Im RKS 3 wurde bei 1,2m unter GOK organoleptisch auffälliges Bodenmaterial festgestellt, welches teilweise auch im Bereich der RKS 4 vorzufinden ist. Gemäß den Analysen ist dieser Boden des Homogenbereichs A1 nach LAGA M 20 und dem Eckpunktepapier als Z2 – Material einzustufen. Hier liegen Grenzwertüberschreitungen bei den Parametern pH- Wert CaCl₂, MKW, PAK n. EPA, Benzo(a)pyren, Kupfer, Nickel und Quecksilber, nach dem Eckpunktepapier auch bei Blei und Zink, vor.“ Vermutlich handelte es sich dabei um teer- und pechhaltige Auffüllungen in Teilbereichen des untersuchten Gebiets. Um eine Verschleppung der Schadstoffe dieser Auffüllungen in Boden und Grundwasser zu vermeiden, muss das Material entfernt und ausgetauscht werden. ... Eine Versickerung von Oberflächenwasser in die schadstoffhaltigen Böden im Bereich der RKS 3 ist nicht zulässig.

Der Boden im untersuchten Bereich wird aufgrund der ermittelten Werte der kiesigen Sande sowie aufgrund des ausreichenden Grundwasserabstandes als versickerungsfähig bewertet, sobald ein Austausch der teer- und pechhaltigen Böden erfolgt ist.

Weitere Untersuchungen bezüglich einer Kampfmittelerfassung wurden im Vorhabengebiet nicht durchgeführt, da sich auf Grundlage der Historischen Erkundung keine Hinweise auf eine Kampfmittelbelastung ergaben.

10. Denkmalpflege / Bodendenkmäler

Der Raum um Manching östlich der Paar gilt archäologisch als europaweit bedeutend. Das keltische Oppidum erstreckt sich - von der Paar ausgehend - mittig des Ortskerns von Manching fast kreisrund nach Osten mit einem Durchmesser von etwa 2,3 km. Nach Norden kommt es bis auf etwa 180 Meter an das Planungsgebiet heran. Direkt betroffen ist das Planungsgebiet jedoch von keinen Bodendenkmälern, da die Vorhabenfläche bereits für die verkehrlichen Anlagen der Rollenden Landstraße überbaut bzw. durch die DB-Mulde genutzt ist.

Im Umgriff vorkommende Bodendenkmäler sind:

- D-1-7235-0421 Siedlung vor- oder frühgeschichtlicher Zeitstellung
- D-1-7235-0450 Kreisgräben vorgeschichtlicher Zeitstellung.
- D-1-7235-0123 Oppidum der späten Latènezeit
- D-1-7235-0348 Siedlung und Herrenhof der späten Hallstatt- und frühen Latènezeit
- D-1-7235-0428 Viereckschanze der jüngeren Latènezeit
- D-1-7235-0429 Straße der römischen Kaiserzeit.
- D-1-7235-0431 Siedlung vor- oder frühgeschichtlicher Zeitstellung
- D-1-7235-0430 Siedlung vor- oder frühgeschichtlicher Zeitstellung.
- D-1-7235-0414 Bestattungsplatz vorgeschichtlicher Zeitstellung, Siedlung der Hallstattzeit und römische Villa rustica



Abb. 13. Bodendenkmäler in der näheren Umgebung des Planungsgebiets

Dabei liegt das Bodendenkmal

- D-1-7235-0421 Siedlung vor- oder frühgeschichtlicher Zeitstellung

unmittelbar am Ostrand des östlich gelegenen Nachbargrundstücks Flurnummer 392/1 innerhalb des zu erhaltenen Gehölzbestandes, so dass auch für die zukünftige Planung auf diesem Nachbargrundstück kein Eingriff in die Denkmalsubstanz zu erwarten ist. Aufgrund der räumlichen Nähe zum Baufeld kann jedoch mit dem Auffinden von Bodendenkmälern gerechnet werden. **Sollten bei Bauarbeiten Bodendenkmäler zutage treten, sind diese gemäß Art. 8 DSchG der zuständigen Behörde zu melden.**

Für Bodeneingriffe jeglicher Art im Geltungsbereich des Bebauungsplanes ist daher eine denkmalrechtliche Erlaubnis gem. Art. 7 Abs. 1 BayDSchG notwendig, die in einem eigenständigen Erlaubnisverfahren bei der zuständigen Unteren Denkmalschutzbehörde zu beantragen ist.

11. Planungsbindungen

11.1 Regionalplanerische Aspekte

Manching ist laut Regionalplan der Region Ingolstadt (Region 10) ein Grundzentrum und liegt in einem Verdichtungsraum südöstlich des Verdichtungsraums der Stadt Ingolstadt. Für Grundzentren sind wohnortnahe Arbeitsstätten und vielfältiges lokales Gewerbe anzustreben die nicht nur zu einem stabilen wirtschaftlichen Gefüge der Gemeinden, sondern auch zur Vermeidung von Pendlerverkehren und zur Vitalisierung von Ortszentren beitragen.

Für den Geltungsbereich des hier vorliegenden Vorhabens formuliert der Regionalplan in den fachlichen Festlegungen für die gewerbliche Wirtschaft und den Arbeitsmarkt folgende Ziele und Grundsätze:

Wirtschaftsstruktur

Zu 5.1.1 (G) Leitbild)

Die Region Ingolstadt gehört zu den leistungsfähigeren Regionen in Bayern. Gemessen am Bruttoinlandsprodukt (BIP) zu Marktpreisen je Einwohner zählt sie gemessen an der Wirtschaftskraft im Jahre 2000, an der Wirtschaftsentwicklung während der letzten 10 Jahre und der Arbeitsproduktivität zu den 3 stärksten von 18 Regionen.

Eine Steigerung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit kann über regionale Netzwerke und die Bildung von Stärkefeldern der gesamten Region zugutekommen, um gleichwertige Lebens- und Arbeitsbedingungen auch innerhalb der Region zu schaffen. Dabei unterscheidet sich die Art der Leistung je nach Lage z.B. im Fremdenverkehrsgebiet oder im Verdichtungsraum. Die nachhaltige Entwicklung der Region verlangt neben der dauerhaften Sicherung der natürlichen Lebensgrundlagen die Gewährleistung der Sozialverträglichkeit und der Wettbewerbsfähigkeit als Grundlage für Beschäftigung, Wohlstand und soziale Sicherheit.

Der wirtschaftlichen Entwicklung kommt die gute verkehrliche Anbindung über die Autobahn, die Schiene und den Flughafen München zugute, auch wenn die Autobahn zeitweilig überlastet ist. Die im Ausbau befindliche ICE-Trasse wird die Anbindung weiter vorantreiben, ebenso die Erweiterung des Flughafens und der Ausbau des Flugplatzes Manching für zivile Zwecke.

Damit wird auch die Verbindung für das Städtenez München - Augsburg - Ingolstadt (MAI) verbessert. Ingolstadt kann von der Attraktivität und dem Wachstum Münchens profitieren und den Verdichtungsraum München entlasten, wobei das Oberzentrum Ingolstadt über ausreichende Reserven verfügt. Die Zusammenarbeit und eine ergänzende Arbeitsteilung zwischen den Städten und den Regionen muss weiter vorangetrieben werden, um die Position in Europa zu stärken. Die unter „Greater Munich Area“ diskutierten Ansätze für ein überregionales und internationales Marketing sollen weiterverfolgt werden.

Zu 5.1.2.2 (G)

Zu den Wirtschaftsbetrieben, die ihren Standort – durch Erweiterungen oder auch kleinräumige Verlagerungen - erhalten, gehört ein Mix unterschiedlich großer Betriebe unter Erhalt des Mittelstandes aus produzierenden und dienstleistenden Wirtschaftsbereichen. Sie bieten in

hohem Maße Gewähr für eine gute Versorgung der Bevölkerung und den Erhalt der Arbeitsplätze. Dazu bedarf es ausreichender geeigneter und bezahlbarer kundennaher Bau- und Erweiterungsflächen sowie der Errichtung von Handwerker- und Gewerbehöfen in geeigneten zentralen Orten. Betriebe des produzierenden Handwerks liegen häufig in räumlich beengten oder störenden Lagen. Für Ihre Umsiedlung oder Neuansiedlung ist es erforderlich, dass schwerpunktartig Gewerbegebiete möglichst in geeigneten zentralen Orten ausgewiesen werden.

Manchmal ist es Kommunen nur gemeinsam durch ihre gebündelte Finanz- und Verwaltungskraft möglich, die geforderten hohen Qualitätsstandards zu schaffen. Durch solche Allianzen, die interkommunale Gewerbegebiete betreiben, können künftige Handlungsspielräume geschaffen werden, um auch international bestehen und die regionale Wirtschafts- und Arbeitsmarktstruktur weiter entwickeln zu können.

Zu 5.1.2 Ausbau der regionalen Wirtschaftsstruktur und der regionalen Arbeitsmärkte

Zu 5.1.2.1 G ...Das Schwergewicht des wirtschaftlichen Stärkefeldes (Clusters) in Ingolstadt ist auf das Auto orientiert. Es sollte in einem regionalen Netzwerk unterstützt werden, so dass es zu einer Bündelung der Kräfte unterschiedlicher Organisationen für Forschung und Entwicklung, Zulieferung und Dienstleistung kommen kann. Die räumliche Nähe fördert den Austausch von Ideen und Erfahrungen, die Anbahnung von Kontakten, die Verknüpfung von Wissen, Talenten, Kapital und Wettbewerb.

In einem solchen Cluster eines effizienten und flexiblen Wertschöpfungsnetzes ist regelmäßig ein hohes Innovations- und Wachstumspotenzial enthalten. Dabei kommt es ganz wesentlich auf die mikroökonomischen und standortbezogenen Bedingungen an.

Eine Planung in der Region kann diesen Prozess durch Beeinflussung einiger standortbezogener Faktoren wie die vorsorgliche Bereitstellung und die Zuordnungen von Flächen, die frühzeitige Vermeidung von Konflikten oder das Anstoßen von fachübergreifenden, querschnittsbezogenen Projekten begleiten. Wettbewerb findet inzwischen global weniger zwischen Staaten als zwischen Regionen statt.

Zu 5.1.2.2 G Um Flächenengpässe zu überwinden, Synergieeffekte zu erzielen, einen hohen Qualitätsstandard für Gewerbe- und Industrieflächen zu erreichen und den Landschaftsverbrauch zu verringern, bietet es sich an, die Führungsvorteile des Oberzentrums und des Verdichtungsraumes zu nutzen und die Netzwerke mit dem Schwerpunkt um den Cluster „Auto“ auszubauen. ... Zu den Wirtschaftsbetrieben, die ihren Standort – durch Erweiterungen oder auch kleinräumige Verlagerungen - erhalten, gehört ein Mix unterschiedlich großer Betriebe unter Erhalt des Mittelstandes aus produzierenden und dienstleistenden Wirtschaftsbereichen. Sie bieten in hohem Maße Gewähr für eine gute Versorgung der Bevölkerung und den Erhalt der Arbeitsplätze. Dazu bedarf es ausreichender geeigneter und bezahlbarer kundennaher Bau- und Erweiterungsflächen sowie der Errichtung von Handwerker- und Gewerbehöfen in geeigneten zentralen Orten. ...

Zu 5.1.2.4 G Ein funktionsfähiger Arbeitsmarkt kann sich in der Regel auf Regionsebene ausgleichen. Der Arbeitsmarkt der Region Ingolstadt ist derzeit relativ stabil im Vergleich zu anderen Regionen und liegt bei der Arbeitslosenquote von 5,3 unter dem bayerischen Durchschnitt von 6,5 (30.09.03). Auch bei der mittleren Arbeitslosenquote zwischen 2001 und 2003 unterschreitet die Region Ingolstadt die Werte Bayerns. Um einen Ausgleich zwischen Wohn- und Arbeitsort zu erreichen, sind berufliche und ggf. auch räumliche Mobilität der Arbeitskräfte innerhalb des Arbeitsmarktes der Region erforderlich. Diese Mobilität kann bis zu einem gewissen Grad auch durch das Pendeln erreicht werden. Die Zumutbarkeit von Pendlerzeiten dürfte in der Region Ingolstadt bei etwas über einer Stunde liegen. Die Region verzeichnet gegenüber der Region München einen negativen Pendlersaldo. Dem kann u.a. durch die Ansiedlung weiterer Betriebe begegnet werden. Um eine möglichst qualitativ und quantitativ ausgewogene Arbeitsplatzstruktur zu schaffen, bedarf es trotz des Clusters „Auto“ einer Auffächerung des Branchenspektrums, insbesondere auch im Dienstleistungssektor. Um der

Nachhaltigkeit der Entwicklung in der Region zu genügen, bedarf es der Berücksichtigung der sozialen Belange z.B. Behinderter und der Familien. Zur Sicherung der regionalen Wirtschaftskraft bedarf es einer frühzeitigen und immer wieder an den aktuellen Bedürfnissen orientierten qualifizierten Ausbildung. Die Standorte zentraler Einrichtungen für die Ausbildung sollen auch in den Landkreisen vorgesehen werden, um eine flächendeckende qualifizierte Ausbildung zu ermöglichen.

Wirtschaftsverkehr

Zu 4.1.7 und 4.1.7.1

... Um den bestehenden Güterverkehr auf der Schiene zu erhalten und den Rückzug auch aus der Fläche zu verhindern, sollen ausreichend viele Schnittstellen zwischen Schiene und Güteraufkommen erhalten bleiben bzw. neu geschaffen werden. Dazu gehört auch, Standorte in verkehrsgünstiger Zuordnung zu Anschlussstellen der Autobahn sowie in schienenerschlossenen, städtebaulich verträglichen Lagen in der Nähe zu besonderen Produktions- und Konsumstätten zu schaffen. Eine solche Schnittstelle ist der Verladebahnhof Manching. Die von hier ausgehende "Rollende Landstraße" Manching - Brennersee, deren Transportaufkommen sich von 1990-2001 von 40.500 auf knapp 140.000 erhöht hat, soll erhalten bleiben und möglichst ausgebaut werden. Mag auch der CO₂- Anteil durch die "Rollende Landstraße" unmittelbar nicht wesentlich verringert werden, so sprechen die insgesamt umweltschützenden und volkswirtschaftlichen Aspekte dennoch für diese Art der Verkehrsbewältigung.

Auf den regionalplanerischen Zielkarten „Siedlung und Versorgung“ (Karte 2 Stand 2023) sowie „Landschaft und Erholung“ (Karte 3 Stand 2007) des Regionalplans Ingolstadt ist bereits eine Gewerbegebietsfläche entsprechend dem Flächennutzungsplan des Marktes Manching dargestellt.

11.2 Landesentwicklungsprogramm 2023 (LEP)

Das Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) ist das landesplanerische Gesamtkonzept der Staatsregierung für die räumliche Entwicklung und Ordnung Bayerns.

Die Marktgemeinde Manching befindet sich laut des Landesentwicklungsprogramms Bayern (LEP)¹ und des Regionalplans der Region Ingolstadt (10) im Verdichtungsraum des Regionalzentrums Ingolstadt im Regierungsbezirk Oberbayern.

Für den Geltungsbereich des Vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplan Nr. 58 „Am Bahnhof IV“ gibt das LEP folgende relevante Grundsätze und Ziele vor.

1 Grundlagen und Herausforderungen der räumlichen Entwicklung und Ordnung Bayerns

1.4.1 Hohe Standortqualität

(G) Die räumliche Wettbewerbsfähigkeit Bayerns soll durch Schaffung bestmöglicher Standortqualitäten in wirtschaftlicher, ökologischer und sozialer Sicht in allen Teilräumen gestärkt werden. Dabei sollen im Wettbewerb um Unternehmen und Arbeitskräfte lagebedingte und wirtschaftsstrukturelle Defizite ausgeglichen, infrastrukturelle Nachteile abgebaut sowie vorhandene Stärken ausgebaut werden.

2 Raumstruktur

2.2 Gebietskategorien

2.2.7 Entwicklung und Ordnung der Verdichtungsräume

(G) Die Verdichtungsräume sollen so entwickelt und geordnet werden, dass

¹ Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP), Bayerisches Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen, 2023

- sie bei der Wahrnehmung ihrer Wohn-, Gewerbe- und Erholungsfunktion eine räumlich ausgewogene sowie sozial und ökologisch verträgliche Siedlungs- und Infrastruktur gewährleisten,
- Missverhältnissen bei der Entwicklung von Bevölkerungs- und Arbeitsplatzstrukturen entgegengewirkt wird, ...

5 Wirtschaft

5.1 Wirtschaftsstruktur

(G) Die Standortvoraussetzungen für die bayerische Wirtschaft, insbesondere für die kleinen und mittelständischen Unternehmen sowie für die Handwerks- und Dienstleistungsbetriebe, sollen erhalten und verbessert werden.

11.3 Flächennutzungsplan:

Der Flächennutzungsplan zeigt in seiner 14. Änderung die vorgesehene Entwicklung eines Gewerbegebietes gemäß § 8 BauNVO auf der ehemaligen Waldfläche mit Wasserfläche innerhalb des Geltungsbereichs. Im Norden ist eine straßenbegleitende Grünfläche dargestellt und im Osten eine Verkehrsfläche. Der vorhabenbezogene Bebauungs- und Grünordnungsplan Nr. 58 „Am Bahnhof IV“ mit Teiländerung Bebauungs- und Grünordnungsplan Nr. 19 "Am Bahnhof", ist somit aus dem aktuellen Flächennutzungsplan entwickelt.



Planzeichenerklärung

	Änderungsbereich der 14. Flächennutzungsplanänderung
	Gewerbegebiet gemäß § 8 BauNVO
	Verkehrsfläche
	Grünfläche
	Fläche für Bahnanlagen
	Umgrenzung der Flächen mit Emissionsbeschränkung
	amtlich kartiertes Biotop

Abb. 14. Derzeit rechtskräftiger Flächennutzungsplan – 14. Änderung mit Legende

Für das östlich angrenzende Grundstück Fl.-Nr. 392/1 zeigt der Flächennutzungsplan in seiner 4. Änderung die vorgesehene Entwicklung eines Gewerbegebietes auf der Ausgleichsfläche der ehemaligen Rollenden Landstraße der DB AG als Planungsabsicht des Marktes Manching. Auch der vorhabenbezogene Bebauungs- und Grünordnungsplan Nr. 57 „Am Bahnhof III“ auf diesem Grundstück, der jedoch nicht Bestandteil dieses Bauleitplanverfahrens, sondern in einem separaten Bauleitplanverfahren entwickelt wird, ist somit aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

11.4 Planfeststellung „Rollende Landstraße“

Am 30.09.1993 wurde der Plan zum Bau der Rollenden Landstraße auf dem Gelände des ehemaligen Bahnhofes Manching von der Deutschen Bundesbahndirektion nach §74 VwVfG festgestellt. In diesem wurden (inklusive der Planänderung mit Beschluss vom 23.11.2004) die geplanten Veränderungen beschrieben, die mit dem Bau umgesetzt wurden und so für den heutigen Bestand verantwortlich zeigen.

Mit der Planfeststellung sind sämtliche raumbedeutsamen Grundsätze geregelt und alle bedeutenden privaten und öffentlichen Belange der betroffenen Personen untereinander gerecht abgewogen.

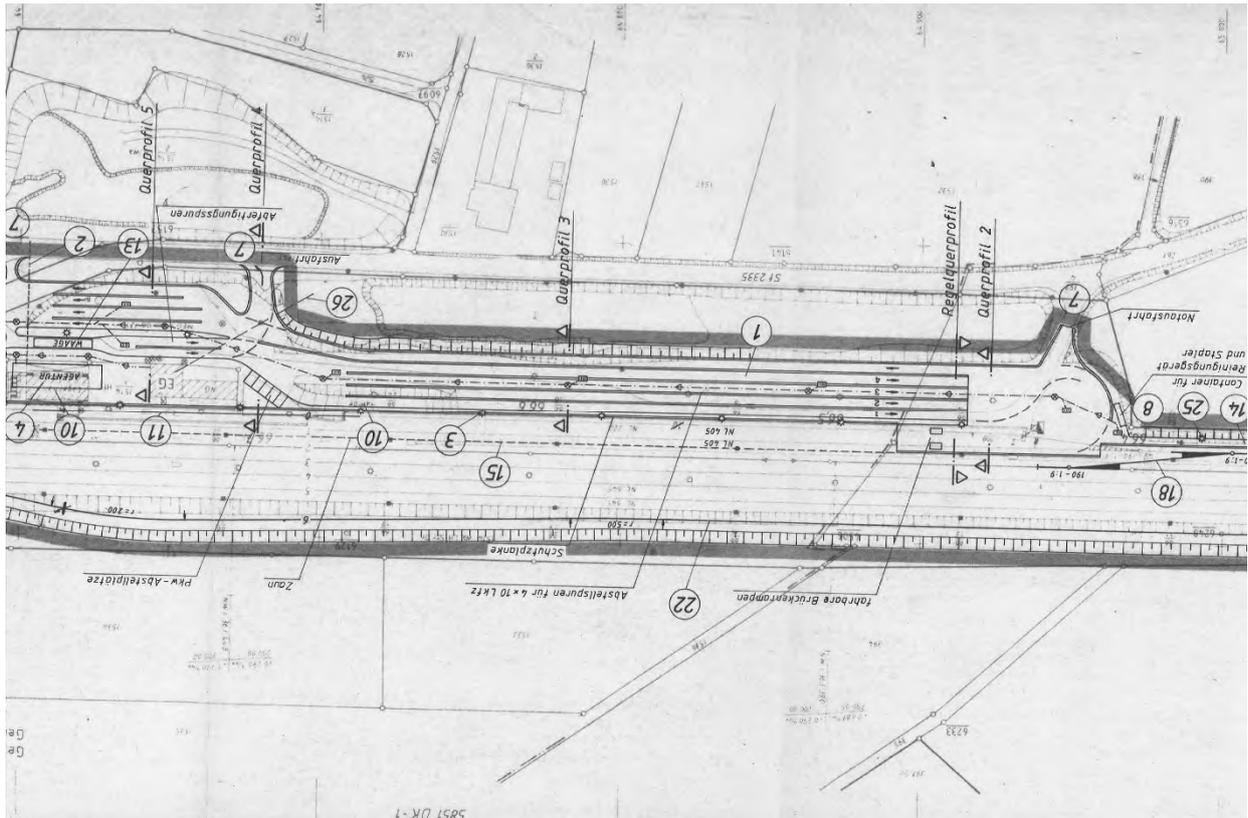


Abb. 15. Planfeststellungsentwurf für das Plangebiet, Stand 06.04.1992

11.5 Bebauungs- und Grünordnungsplan Nr. 19 „Am Bahnhof“

Im Norden des Geltungsbereichs befinden sich die Flächen des bestehenden Bebauungs- und Grünordnungsplans Nr. 19 Gewerbe- /Industriegebiet Manching „Am Bahnhof“, Stand 13.01.2004, der im Jahr 2004 aufgrund der großen Nachfrage nach Gewerbe- und Industrie- flächen für die Ausweisung eines neuen Gewerbe- / Industriegebietes mit einer Größe von 23,1 ha vom Markt Manching aufgestellt wurde.

Das Baugebiet war damals im genehmigten Flächennutzungsplan von Manching nicht enthalten. Der Flächennutzungsplan wurde deshalb im Parallelverfahren geändert (4. Änderung). Das ausgewiesene Baugebiet liegt ca. 1.400 m nordöstlich des Ortsrandes von Manching, bzw. nordöstlich des Bahnhofes Manching, nördlich der Staatsstraße 2335 Manching – Großmehring. Der Straßenanschluss des Baugebietes erfolgte über die Erschließungsstraßen im Nordosten und Süden an die Staatsstraße 2335 Manching – Großmehring.



Abb. 16. Bebauungs- und Grünordnungsplan Nr. 19 Gewerbe- /Industriegebiet Manching „Am Bahnhof“, Stand 13.01.2004

Aufgrund der Änderung des Verkehrsknotens der Staatsstraße 2335 ergibt sich ein Überlappungsbereich des Geltungsbereichs (schwarz) des neuen vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplans Nr. 58 „Am Bahnhof IV“ mit dem Geltungsbereich (orange) des bereits bestehenden Bebauungs- und Grünordnungsplans Nr. 19 "Am Bahnhof", weshalb eine Teiländerung des Bebauungsplans Nr. 19 erforderlich wird (siehe nachfolgende Abbildung). Im Überlappungsbereich wird dabei die Verkehrsfläche der St 2335 aus dem rechtskräftigen Bebauungs- und Grünordnungsplan Nr. 19 mit dem neuen Recht aus dem vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplan Nr. 58 (Darstellung des notwendigen Ausbaus der St 2335 zur Erschließung des neuen Land Rover Autohauses) überschrieben. Damit gilt das neue Recht, das alte Recht tritt außer Kraft.

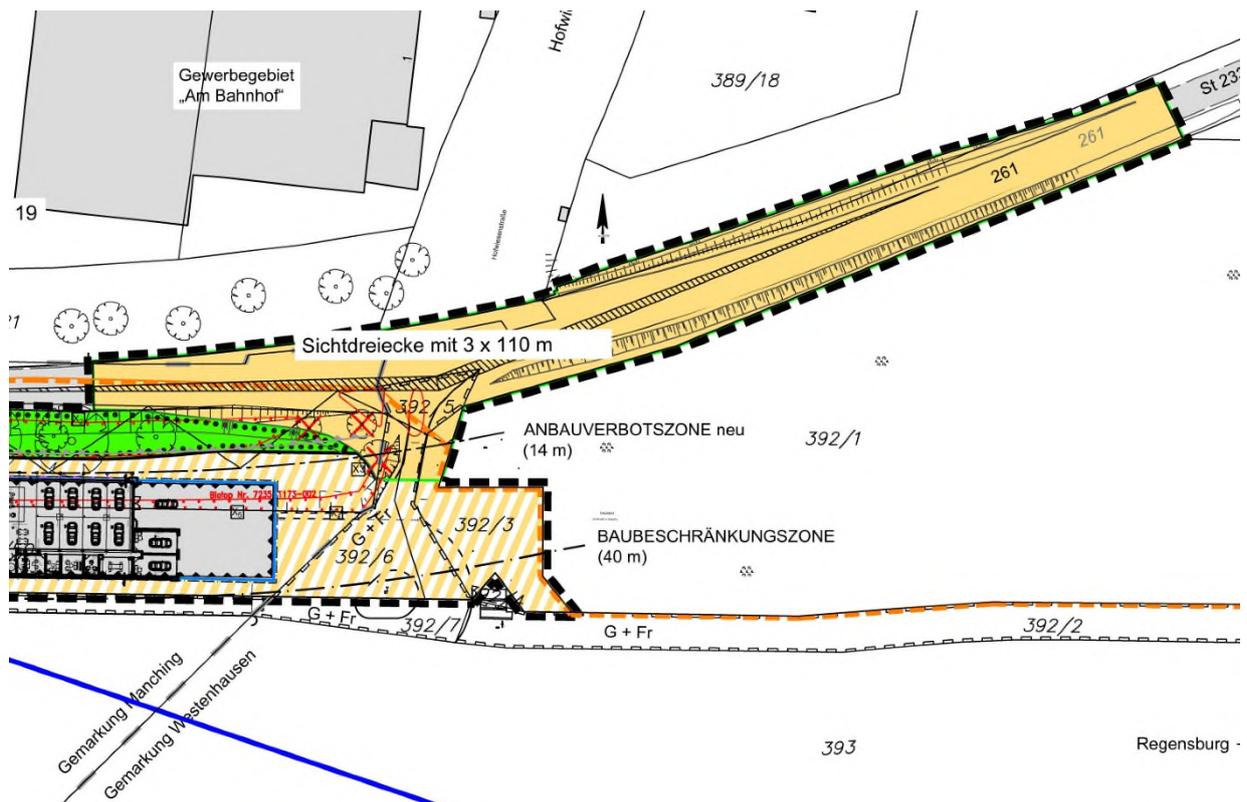
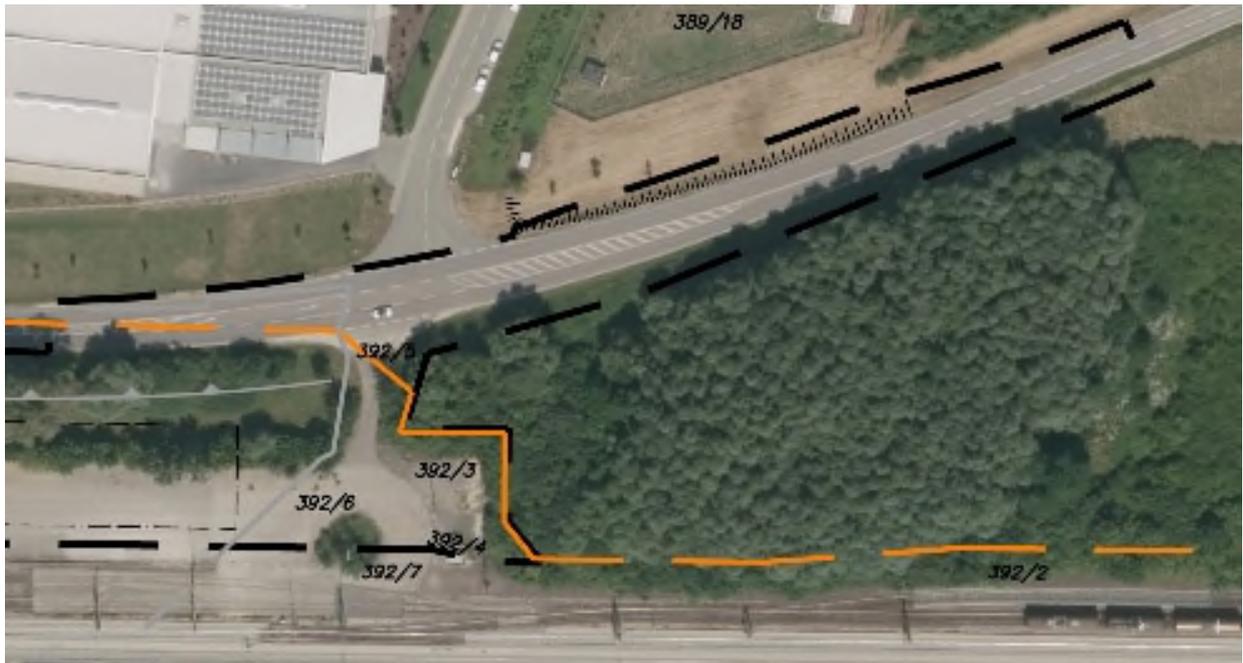


Abb. 17. Überlappungsbereich Luftbild (oben) und Lageplan (unten) Bebauungs- und Grünordnungsplan Nr. 58 „Am Bahnhof IV“ mit Bebauungs- und Grünordnungsplan Nr. 19 „Am Bahnhof“

11.6 Belange der Deutschen Bahn AG

Aufgrund der direkt angrenzenden Betriebsanlagen der Deutschen Bahn AG (Bahnlinie Ingolstadt-Regensburg und gewerblicher Rangierverkehr im Bereich des Bahnhofes Manching) sind die Belange der Deutschen Bahn AG (Gewährung der Zugänglichkeit, Beachtung vorhandener Leitungsanlagen, Berücksichtigung der Bahnanlagen beim Baubetrieb und Kraneinsatz; Überschwenken der Bahnflächen bzw. Bahnbetriebsanlagen etc.) besonders zu beachten. Eine Abstimmung mit dem zuständigen Baubetriebskoordinator der DB Netz AG ist frühzeitig zu beantragen.

Die Zugänglichkeit der Bahnanlagen für Rettungskräfte und das Instandhaltungspersonal bleibt über die Grundstücke 392/2, 392/7 und 1514/51, die weiterhin für Eisenbahnbetriebszwecke gewidmet sind (mit Geh- und Fahrrecht für den Vorhabenträger), erhalten. Dementgegen sind die Flurnummern 392/5, und 392/6 und 1514/52, auf denen ein Geh- und Fahrrecht für die Deutsche Bahn AG liegt, in den Geltungsbereich einbezogen. Dagegen verbleibt Flurnummer 1514/52, auf der ebenfalls ein Geh- und Fahrrecht für die Deutsche Bahn AG liegt, außerhalb des Geltungsbereiches, da für dieses Grundstück keine Freistellung von Bahnbetriebszwecken erteilt wurde.

Als Belange der Deutsche Bahn AG werden entsprechend der Angaben der DB AG aus der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 1 BauGB aus dem Bauleitplanverfahren zum direkt westlich angrenzenden vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplan Nr. 57 „Am Bahnhof II“ angeführt:

Die nachfolgenden Auflagen und Hinweise regeln die Gewährleistung des gewöhnlichen Bahn-betriebs. Die Rechtsgrundlage hierfür ergibt sich aus § 4 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) und § 2 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO). Demnach ist die Deutsche Bahn als Infrastrukturunternehmen verpflichtet, den Eisenbahnbetrieb sicher zu führen, die Eisenbahn-Infrastruktur sicher zu bauen und in betriebssicherem Zustand zu halten. Es ist zu berücksichtigen, dass es im Nahbereich von Bahnanlagen zu Immissionen (insbesondere Luft- und Körperschall, Abgase, Funkenflug, Abriebe z.B. durch Bremsstäube, elektrische Beeinflussungen durch magnetische Felder etc.) aus dem Bahnbetrieb kommen kann. In unmittelbarer Nähe unserer elektrifizierten Bahnstrecken ist mit der Beeinflussung von Monitoren, medizinischen Untersuchungsgeräten und anderen auf magnetische Felder empfindlichen Geräten zu rechnen. Es obliegt den Anliegern, für Schutzvorkehrungen zu sorgen.

Das Betreten von Bahnanlagen ist nach § 62 EBO grundsätzlich untersagt und bedarf daher im Einzelfall einer Genehmigung. Bei notwendiger Betretung für die Bauausführung muss der Bauherr bei der DB InfraGO AG rechtzeitig einen schriftlichen Antrag stellen. In keinem Falle dürfen die Bahnanlagen ohne Genehmigung der DB InfraGO AG betreten werden. Alle hieraus entstehenden Kosten müssen vom Antragsteller getragen werden. Ein widerrechtliches Betreten und Befahren des Bahnbetriebsgeländes sowie sonstiges Hineingelangen in den Gefahrenbereich der Bahnanlagen ist gemäß § 62 EBO unzulässig und durch geeignete und wirksame Maßnahmen grundsätzlich und dauerhaft auszuschließen. Dies gilt auch während der Bauzeit.

Bei der Bauausführung darf grundsätzlich kein Bahngelände in Anspruch genommen werden, auch nicht für die Lagerung von Aushub- und Baumaterialien, Abstellung von Baggern oder anderen Arbeitsgeräten. Lagerungen von Baumaterialien entlang der Bahngeländegrenze sind so vorzunehmen, dass unter keinen Umständen Baustoffe / Abfälle in den Gleisbereich (auch durch Verwehungen) gelangen. Für den Zeitraum der Bauausführung ist als Betretungsschutz zum Gleisbereich, entlang der Bahngrenze, ein Bauzaun oder eine feste Absperrung anzubringen. Der Bauzaun ist evtl. zu erden und gegen Windlast zu verankern. Der Eisenbahnbetrieb darf nicht behindert noch gefährdet werden. Werden bei dem Bauvorhaben Großgeräte (Baukräne, Bagger usw.) eingesetzt, so sind diese so aufzustellen, dass das Bahnbetriebsgelände mit dem Ausleger und angehängten Transportteilen nicht überschwenkt werden kann. Gegebenenfalls sind Schwenkbegrenzungen einzubauen. Der Gefahrenbereich beträgt horizontal 3,50 m von der nächstgelegenen Gleisachse und reicht bis in eine Höhe von $\geq 3,00$ m über dem höchstgelegenen unter Spannung stehendem Teil der Oberleitungsanlage. Dieses Abstandsmaß ist auch von allen unter Spannung stehenden Teilen der Oberleitungsanlage einzuhalten, die sich außerhalb des Gefahrenbereichs befinden. Ist diese Forderung aus technischen Gründen nicht erfüllbar, so ist mit der DB InfraGO AG, eine kostenpflichtige Kranvereinbarung aufzustellen. Der Antrag hierfür ist rechtzeitig (mind. 8 Wochen vor

Erstellung des Kranes) an folgende Anschrift zu richten: DB InfraGO AG, Hr. Ranzinger, Richelstraße 1, 80634 München, E-Mail: marius.ranzin-ger@deutschebahn.com Der Antrag muss den Schwenkradius des Kranes (Baustelleneinrichtungsplan) sowie die Höhe des Auslegers beinhalten. Sollten sich aufgrund von Baumaschinen Ein-/Auswirkungen auf den Bahnbetrieb ergeben, die in Folge zu einer Gefährdung des Bahnbetriebs führen, muss eine kostenpflichtige Betriebs- und Bauanweisung (Beta) durch die für den Bahnbetrieb zuständige Stelle werden.

Beim Abbruch vorhandener Baulichkeiten ist die Staubentwicklung in Grenzen zu halten. Es ist durch geeignete Schutzmaßnahmen sicherzustellen, dass die freie Sicht im Bereich der Gleisanlagen nicht eingeschränkt wird. Bei einem möglichen Einsatz eines Spritzgerätes verweisen wir auf die Gefahren (z.B. elektrischer Überschlag), die von der angrenzenden Bahn-Oberleitung (15 000 Volt) ausgeht. Bauschutt darf nicht auf Bahngelände gelagert oder zwischengelagert werden. Entlang dem Grenzbereich dürfen keine Abgrabungen bzw. Aufschüttungen vorgenommen werden.

Die Bauarbeiten müssen grundsätzlich außerhalb des Druckbereiches von Eisenbahnverkehrslasten durchgeführt werden. Wenn dies nicht möglich ist, ist rechtzeitig vor Baubeginn eine geprüfte statische Berechnung vorzulegen (Konzernrichtlinien 836.2001 i.V.m. 800.0130 Anhang 2). Erdarbeiten innerhalb des Druckbereichs von Eisenbahnverkehrslasten dürfen nur in Abstimmung mit der DB InfraGO AG und dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ausgeführt werden. Im Bereich der Signale, Oberleitungsmasten und Gleise dürfen keine Grabungs- / Rammarbeiten durchgeführt werden.

Die benachbarten Streckengleise sind mit Oberleitung überspannt. Bei den Arbeiten sind die Schutzabstände zu den spannungsführenden Teilen der Oberleitungsanlage nach DIN VDE 0105, DIN VDE 0115 und DIN VDE 0210 einzuhalten. Der Mindestabstand zu spannungsführenden Teilen von 3,00 m darf während der Bauausführung und auf Dauer nicht unterschritten werden. Von Standflächen, die von Personen betreten werden dürfen, sind die Mindestabstände zu spannungsführenden Teilen der Oberleitungsanlage nach DIN EN 50121*VDE 0115 und EN 50122-1 einzuhalten. Eine erforderlich werdende Bahnerdung ist 3 Wochen vor Baubeginn schriftlich bei der DB InfraGO AG, Viktoriastr. 3, 86150 Augsburg zu bestellen und wird von dieser Außenstelle durchgeführt. Der Leistungsumfang wird gesondert erfasst und in Rechnung gestellt.

Baumaschinen, die im 4 m-Bereich der Bahn-Oberleitung (15 000 Volt) arbeiten, sind bahnzuerden. Davon betroffen sind auch Baumaschinen, die sich zwar außerhalb des Gefahrenbereiches befinden, deren Ausleger bzw. Anhängelast sich aber in den Gefahrenbereich der Ober- und Speiseleitung bewegen können. Die Einfriedung ist innerhalb eines Bereiches von 4,00 m von mit Oberleitung bespannten Gleisen (gemessen von Gleismitte bis zur Einfriedung) gemäß DB-Richtlinie 997.0204 (20) mit Kunststoffbeschichtung und bahngeerdetem Prelldraht zu versehen. Die erforderlich werdende Bahnerdung ist mind. 3 Wochen vor Baubeginn beim zuständigen Netzbezirk Augsburg (Oberleitungsanlagen) schriftlich zu bestellen. Für Bauwerke, Zäune, Mauern, für Bauzeit Kräne usw. im Rissbereich der Oberleitung ist ein genehmigtes Erdungskonzept vorzuweisen.

Die Standsicherheit und Funktionstüchtigkeit der Bahnanlagen (insbesondere Bahndamm, Kabel- und Leitungsanlagen, Signale, Oberleitungsmasten, Gleise etc.) sind stets zu gewährleisten.

Dies gilt insbesondere bei Rammarbeiten (zur Baugrubensicherung). Diese dürfen (auch außerhalb des Druckbereiches von Eisenbahnverkehrslasten) nur unter ständiger Beobachtung des Gleises durch Mitarbeiter der DB InfraGO AG erfolgen. Der Netzbezirksleiter ist daher rechtzeitig über den Termin zu benachrichtigen.

Muss ein Verbau evtl. rückverankert werden und die Erdankerragen auf Bahngelände, muss hierzu ein kostenpflichtiger Gestattungsvertrag mit DB Immobilien (Ansprechpartner Fr. Lecha) abgeschlossen werden. Im Hinblick auf die Verkehrssicherheit ist das zu bebauende Grundstück mit einem dauerhaften Zaun, ohne Öffnung, zum Bahngelände hin abzugrenzen. Diese Maßnahme dient zum Schutz der Personen und Fahrzeuge vor den Gefahren des Eisenbahnbetriebes.

Rechtsgrundlage ist die Wahrung der Verkehrssicherungspflicht gemäß den Grundsätzen des § 823 BGB.

Die Kosten für Herstellung, Erhaltung bzw. Unterhaltung des Zaunes trägt der Antragsteller.

Es ist sicherzustellen, dass ein Einfahren (auch unfreiwillig) ins Betriebsgelände mit geeigneten Mitteln, wie z.B. einem Zaun, einer Mauer oder/und einer Leitplanke baulich verhindert wird.

Die anfallenden Abwässer u. Oberflächenwässer dürfen nicht auf Bahngelände geleitet werden. Sie sind ordnungsgemäß in die öffentliche Kanalisation abzuleiten. Einer Versickerung in Gleisnähe kann nicht zugestimmt werden.

Alle Neuanpflanzungen im Nachbarbereich von Bahnanlagen müssen den Belangen der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes entsprechen. Bepflanzungen sind daher nach Konzern-Richtlinie 882 „Handbuch Landschaftsplanung und Vegetationskontrolle“ zu planen und herzustellen“. Gemäß der Richtlinie sind als Mindestpflanzabstände für klein- und mittelwüchsige Sträucher 8 m einzuhalten, für hochwüchsige Sträucher sind es 10 m und für Bäume 12 m, gemessen von der Gleismitte des äußersten Gleises.

Die für die Planung erforderliche Richtlinie 882 kann bei der folgenden Stelle bezogen werden:

DB Kommunikationstechnik GmbH
Medien- und Kommunikationsdienste
Logistikcenter –Kundenservice-
Kriegsstraße 136
76133 Karlsruhe
Tel.: 0721-938-5345
Fax: 0721-938-5509
dzd-bestellservice@deutschebahn.com

Des Weiteren verweisen wir darauf, dass nach den anerkannten Regeln der Technik (DIN VDE 0115 Teil 3, 1997-12 und DIN EN 50122-1) zwischen Oberleitungsanlagen und Ästen von Bäumen oder Sträuchern jederzeit ein Abstand von 2,50 m eingehalten werden muss.

Die Anpflanzungen im Grenzbereich entlang der Bahnanlagen sind so zu gestalten, dass ein Überhang nach § 910 BGB vermieden wird und die Vorgaben des Nachbarrechtes eingehalten sind. Die Abstände der Pflanzorte sind so wählen, dass der Abstand zur Grenze gleich der Endwuchshöhe der Bäume und der Sträucher ist. Die Pflanzung darf zu keinem Zeitpunkt die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes gefährden.

Beleuchtungsanlagen von Parkplätzen, Wegen, Werbung und dergleichen sowie Solar- und Photovoltaikanlagen, sind blendfrei zum Bahnbetriebsgelände hin zu gestalten. Sie sind in ihrer Farbgebung und Strahlrichtung so anzuordnen, dass jegliche Signalverwechslung und Blendwirkung ausgeschlossen ist. Sollte sich nach der Inbetriebnahme eine Blendung herausstellen, so sind vom Bauherrn entsprechende Abschirmungen anzubringen.

Zugänglichkeit zu den Bahnanlagen bzw. Bahnhof muss sichergestellt bleiben.

Der angrenzende Bahnbereich enthält Bahnhofskabel sowie TK-Anlagen der DB InfraGO AG.

TK-Anlagen der DB InfraGO AG dürfen nicht überbaut und beeinträchtigt werden und müssen jederzeit frei zugänglich sein.

Es muss ein Schutzabstand beidseitig zum Kabel von mindestens 2,0 m eingehalten werden.

Wir weisen darauf hin, dass Aufträge für Maßnahmen an TK-Kabeln und TK-Anlagen der DB InfraGO AG, grundsätzlich bei der DB Kommunikationstechnik zu beauftragen sind.

Maßnahme bei Betroffenheit

Eine örtliche Einweisung durch Mitarbeiter der DB Kommunikationstechnik GmbH ist erforderlich.

Bitte vereinbaren Sie schriftlich (mindestens 15 Arbeitstage vorher) und unter Angabe unserer Bearbeitungsnummer 2024026509 einen Wunschtermin zur örtlichen Einweisung. Bitte nutzen Sie dafür das beigefügte Formular **Beantragung örtliche Kabeleinweisung** und senden dieses ausgefüllt an

Kontakt: DB.KT.Trassenauskunft-TK@deutschebahn.com

Die Merkblätter und eine Verpflichtungserklärung werden bei der örtlichen Einweisung übergeben.

Die Forderungen des Kabelmerkblattes und des Merkblattes der Berufsgenossenschaften der Bauwirtschaft "Erarbeiten in der Nähe erdverlegter Kabel" sind strikt einzuhalten.

Die erfolgte Einweisung ist zu protokollieren.

Die Empfangsbestätigung/Verpflichtungserklärung ist rechtzeitig vor Baubeginn und von der bauausführenden Firma unterzeichnet an uns zurückzusenden.

Ohne der unterzeichneten Empfangsbestätigung/Verpflichtungserklärung darf mit den Bauarbeiten nicht begonnen werden.

Bei Planungen und Baumaßnahmen im Umfeld der Bahnlinie ist die Deutsche Bahn AG frühzeitig zu beteiligen, da hier bei der Bauausführung ggf. Bedingungen zur sicheren Durchführung des Bau- sowie Bahnbetriebes zu beachten sind. Dies gilt sowohl für eine Beteiligung als Angrenzer sowie im Rahmen einer Fachanhörung gemäß Landesbauordnung Bayern als auch für genehmigungsfreie Bauvorhaben, bei denen die Beteiligung direkt durch den Bauherrn zu erfolgen hat. Die Beteiligungen und Anfragen sind an die folgende Stelle zu richten: Deutsche Bahn AG

DB Immobilien, Barthstraße 12 80339 München

E-Mail: ktb-muenchen@deutschebahn.com

Da auch bahneigene Kabel und Leitungen außerhalb von Bahngelände verlegt sein können, ist rechtzeitig vor Beginn der Maßnahme eine Kabel- und Leitungsprüfung durchzuführen. Bitte stellen Sie ab sofort Ihre

Anfragen zu Kabel und Leitungen der DB AG ausschließlich über das Online Portal der DB Immobilien. Sie erreichen das Portal unter dem folgenden Link

www.deutschebahn.com/Online_Portal/Kabel_und_Leitungsanfragen

Wir bitten Sie, uns die Abwägungsergebnisse und den Satzungsbeschluss zu gegebener Zeit zuzusenden und an weiteren Verfahren zu beteiligen.

Für Rückfragen zu diesem Schreiben, bitten wir Sie, unsere Allgemeine Mail-Adresse zu benutzen. Bitte geben Sie bei Rückfragen immer unser Aktenzeichen an.“

~~Das Planen, Errichten und Betreiben der geplanten baulichen Anlage haben nach den anerkannten Regeln der Technik unter Einhaltung der gültigen Sicherheitsvorschriften, technischen Bedingungen und einschlägigen Regelwerke zu erfolgen. Ein widerrechtliches Betreten und Befahren des Bahnbetriebsgeländes sowie sonstiges Hineingelangen in den Gefahrenbereich der Bahnanlagen ist gemäß § 62 EBO unzulässig und durch geeignete und wirksame Maßnahmen auszuschließen. Es wird hiermit auf § 64 EBO hingewiesen, wonach es verboten ist, Bahnanlagen, Betriebseinrichtungen oder Fahrzeuge zu beschädigen oder zu verunreinigen, Schranken oder sonstige Sicherheitseinrichtungen unerlaubt zu öffnen, Fahrhindernisse zu bereiten oder andere betriebsstörende oder betriebsgefährdende Handlungen vorzunehmen.~~

~~Die Standsicherheit und Funktionstüchtigkeit aller durch die geplanten Baumaßnahmen und das Betreiben der baulichen Anlagen betroffenen oder beanspruchten Betriebsanlagen der Eisenbahn ist ständig und ohne Einschränkungen, auch insbesondere während der Baudurchführung, zu gewährleisten. Bei allen Arbeiten im Bereich von Anlagen der Eisenbahnen des Bundes (EdB) ist das bautechnische Regelwerk der DB Netz AG in Verbindung mit der „Eisenbahnspezifischen Liste Technischer Baubestimmungen“ (ELTB) der Deutschen Bahn AG zu beachten.~~

~~Der Einflussbereich von Eisenbahnverkehrslasten (Stützbereich) darf nicht ohne Vorlage eines geprüften statischen Nachweises abge- oder untergraben werden, auch nicht in geradliniger Fortsetzung der gedachten Linie unterhalb der jeweiligen Geländeoberfläche. Der Stützbereich verläuft im Allgemeinen 1:1,5 geneigt; er beginnt am Schotterfußpunkt (im ungünstigsten Fall 3,40 m von der Gleisachse). Der Schotterfußpunkt ist gemäß Ril 800.0130 – Anhang 2, in Abhängigkeit der Örtlichkeit, durch den Fachdienst zu ermitteln.~~

~~Vorsorglich weisen wir darauf hin, dass Setzungen, auch im Millimeterbereich, im Bereich der Gleisanlagen unzulässig sind und einer eventuellen Verankerung im Gleisbereich oder im Einflussbereich von Eisenbahnverkehrslasten grundsätzlich nicht zugestimmt wird. Geländeanpassungen im Bereich der Grundstücksgrenze sind unter Beachtung der Richtlinien 800.0130 „Streckenquerschnitte auf Erdkörper“ und 836.xxxx „Erdbauwerke planen ...“ zulässig. Bei allen Arbeiten im Bereich von Anlagen der Eisenbahnen des Bundes (EdB) ist das bautechnische Regelwerk der DB Netz AG in Verbindung mit der „Eisenbahnspezifischen Liste Technischer Baubestimmungen“ (ELTB) der Deutschen Bahn AG zu beachten. Insbesondere verweisen wir im Bereich von Ingenieurbauwerken (Brücken usw.) auf die Richtlinie 804.~~

~~Anfallendes Oberflächenwasser oder sonstige Abwässer dürfen nicht auf Bahngrund geleitet und zum Versickern gebracht werden. Es dürfen keine schädlichen Wasseranreicherungen im Bahnkörper auftreten. Die entsprechenden Merkblätter und Regelwerke – insbesondere ATV-DVWK M 153, DWA A 138 und die Verordnung über die erlaubnisfreie schadlohe Versickerung von gesammeltem Niederschlagswasser (NWFreiV) sowie den dazugehörigen Technischen Regeln (TRENW) – sind zu beachten und umzusetzen.~~

~~Der Zugang der Bahnanlagen muss für Rettungskräfte und das Instandhaltungspersonal der Deutschen Bahn jederzeit gewährleistet sein. Ein gewolltes oder ungewolltes Hineingelangen, insbesondere während der Bauarbeiten, in den Gefahrenbereich und den Sicherheitsraum der Deutschen Bahn (3,30 m lichter Raum von Gleisachse) ist auf Dauer sicher auszuschließen. Sollte das Freihalten des geforderten Raumes nicht gewährleistet werden können, so ist für den Zeitraum der Bauarbeiten, Inspektion und/oder Instandhaltungsmaßnahmen das Gleis für den Zugverkehr zu sperren. Die Sperrung der Gleise mittels einer baubetrieblichen Anmeldung und einer Betriebs- und Bauanweisung (Botra) ist rechtzeitig vor Baubeginn gemäß Ril 406 bei dem zuständigen Baubetriebskoordinator der DB Netz AG zu beantragen. Fristen sind bei dem zuständigen Baubetriebskoordinator der DB Netz AG zu erfragen. Vom Bauherrn sind~~

die nachfolgenden Regelungen über Sicherungsmaßnahmen und Unfallverhütung selbst zu beachten und in den Vertrag mit dem bauausführenden Firmen aufzunehmen. Der Auftragnehmer hat alle Vorkehrungen (Absperr- und Sicherungsmaßnahmen) zu treffen, die notwendig sind, um Personen- und Sachschäden zu vermeiden.

Die Flächen befinden sich in unmittelbarer Nähe zu unserer Oberleitungsanlage. Wir weisen hiermit ausdrücklich auf die Gefahren durch die 15000 V Spannung der Oberleitung hin und die hiergegen einzuhaltenden einschlägigen Bestimmungen.

Im Grenzbereich des Geltungsbereichs befindet sich der Oberleitungsmast 66-28b (siehe Auszug Lageplan). Die Standsicherheit des Mastes ist jederzeit zu gewährleisten. Gegenüber allen stromführenden Teilen der Oberleitungsanlage sind jederzeit Sicherheitsabstände bzw. Sicherheitsvorkehrungen nach VDE 0115 teil 3, der DB-Richtlinie 997.02 und der DGUV Regel 103-014 vorzusehen und einzuhalten. Bei Rückfragen zur Oberleitungsanlage wenden Sie sich bitte an die DB Netz AG, Herr Caron, 1. Bezirksleiter Oberleitung, Viktoriastraße 3, 86150 Augsburg, Tel.: 0821/5032-2940, kurt.caron@deutschebahn.com.

Eine Beteiligung der DB Kommunikationstechnik GmbH hat ergeben, dass sich im näheren Umfeld Streckenfernmeldekanäle befinden. Die Kabeleinweisung ist mit mindestens 10 Werktagen Vorlauf unter Angabe der Bearbeitungsnummer 2020026653 an die Mailadresse: DB.KT.Dokumentationsservice-Muenchen@deutschebahn.com zu beantragen. Alle hieraus entstehenden Kosten gehen zu Lasten des Antragstellers oder dessen Rechtsnachfolgern. Die Lage der Systeme kann dem beigefügten Kabellageplan entnommen werden. Der gewöhnliche Betrieb dieser Kabelanlagen einschließlich der Maßnahmen zu Wartung, Entstörung und Instandhaltung dürfen keinesfalls behindert oder beeinträchtigt werden. Ein Sicherheitsabstand von mindestens 2,00 m muss eingehalten werden. Die Kabelanlagen dürfen nicht überbaut werden und müssen immer frei zugänglich sein auch während der Bauphase. Bei Kreuzungen sind die Kabelanlagen grundsätzlich zu unterkreuzen. Die Maßnahmen an Kabelanlagen (Sicherungsmaßnahmen, Verlegearbeiten etc.) müssen rechtzeitig vor Baubeginn beauftragt werden. Alle hieraus entstehenden Kosten gehen zu Lasten des Antragstellers oder dessen Rechtsnachfolgern. Auf Strafverfolgung bei vorsätzlicher oder fahrlässiger Beschädigung von Kabeln wird ausdrücklich hingewiesen. Treten unvermutete Kabel und Leitungen auf, sind wir bzw. ist umgehend die Netzplanung von Vodafone zu informieren.

Der Bauherr ist verpflichtet, die örtlich zuständigen Versorgungsunternehmen (Strom, Gas, Wasser, Kanal, usw.) über evtl. vorhandene Kabel oder Leitungen selbst zu befragen und deren Lage örtlich festzulegen. Wir weisen darauf hin, dass sich im angefragten Bereich eine Pumpstation, welche seitens DB Energie aus dem Bahnhofgebäude mittels eines 0,4 kV-Kabels versorgt wird. Das Kabel und Pumpanlage sind im beiliegenden Plan eingezeichnet.

Für Rückfragen bitten wir Sie, sich an den zuständigen Fachbereich der DB Energie GmbH, Bezirk München (I.ET-S-S-MÜ), Herr Ralf Butter, Johannes-Rösle-Straße 8, 86150 Augsburg, Tel.: 0821/5032-1712, Mobil: 0160/97430336, Mail: ralf.butter@deutschebahn.com, zu wenden.

Bahngelände dürfen weder im noch über dem Erdboden überbaut werden. Grenzsteine sind vor Baubeginn zu sichern. Sie dürfen nicht überschüttet oder beseitigt werden. Erforderlichenfalls sind sie zu Lasten des Bauherrn neu einzumessen und zu setzen. Bei Baggararbeiten ist ein Sicherheitsabstand von $\geq 5,0$ m zum Gleis einzuhalten. Ansonsten ist eine Absicherung des Baggers mit Sicherheitsplan und Sicherungsfirma erforderlich. Alle hieraus entstehenden Kosten gehen zu Lasten des Antragstellers oder dessen Rechtsnachfolgern. Werden bei einem Kraneinsatz ausnahmsweise Betriebsanlagen der DB überschwenkt, so ist mit der DB Netz AG eine schriftliche Kranevereinbarung abzuschließen, die mindestens 8 Wochen vor Kranaufstellung bei der DB Netz AG zu beantragen ist. Auf eine ggf. erforderliche Bahnordnung wird hingewiesen. Der Antrag zur Kranaufstellung ist mit Beigabe der Konzernstellungnahme der DB zum Vorhaben bei der DB Netz AG, Immobilienmanagement (I.NF-S-D), Herr Wolfgang Prokop, Richelstr. 1, 80634 München, Tel.: 089/1308-72708, Email: wolfgang.prokop@deutschebahn.com, einzureichen. Generell ist auch ein maßstäblicher Lageplan (M 1:1000) mit dem vorgesehenen Schwenkradius vorzulegen.

Baumaterial, Bauschutt etc. dürfen nicht auf Bahngelände zwischen- oder abgelagert werden. Lagerungen von Materialien entlang der Bahngeländegrenze sind so vorzunehmen, dass unter keinen Umständen Stoffe in den Gleisbereich (auch durch Verwehungen) gelangen. Lagerungen von Baumaterialien entlang

~~der Bahngeländegrenze sind so vorzunehmen, dass unter keinen Umständen Baustoffe oder Abfälle in den Gleisbereich (auch durch Verwehungen) gelangen.~~

~~Bei Planung von Lichtzeichen und Beleuchtungsanlagen (z.B. Baustellenbeleuchtung, Parkplatzbeleuchtung, Leuchtwerbung aller Art etc.) in der Nähe der Gleise oder von Bahnübergängen etc. hat der Bauherr sicherzustellen, dass Blendungen der Triebfahrzeugführer ausgeschlossen sind und Verfälschungen, Überdeckungen und Vortäuschungen von Signalbildern nicht vorkommen.~~

~~Abstand und Art der Bepflanzung müssen so gewählt werden, dass bei Windbruch keine Bäume auf das Bahngelände bzw. in das Lichtraumprofil des Gleises fallen können. Der Mindestabstand ergibt sich aus der Endwuchshöhe und einem Sicherheitszuschlag von 2,50 m. Diese Abstände sind durch geeignete Maßnahmen (Rückschnitt u.a.) ständig zu gewährleisten. Soweit von bestehenden Anpflanzungen Beeinträchtigungen des Eisenbahnbetriebes und der Verkehrssicherheit ausgehen können, müssen diese entsprechend angepasst oder beseitigt werden. Bei Gefahr in Verzug behält sich die Deutsche Bahn das Recht vor, die Bepflanzung auf Kosten des Eigentümers zurückzuschneiden bzw. zu entfernen.~~

11.7 Luftverkehrsrechtliche Vorgaben

Aufgrund der Nähe zum Flugplatz Ingolstadt/Manching sind die Vorgaben des Luftverkehrsgesetzes, insbesondere § 12 Abs. 2 LuftVG (Bauschutzbereich) zu berücksichtigen. Demnach ist bei Einsatz eines Baukrans für die Errichtung von Gebäuden/Anlagen gemäß § 15 i.V.m. § 12 LuftVG die Genehmigung der militärischen Luftfahrtbehörde erforderlich.

11.8 Durchführungsvertrag

Zwischen dem Vorhabenträger „Auto Bierschneider British Cars GmbH & Co. KG“ mit Sitz in 91171 Greding und dem Markt Manching wird vor Satzungsbeschluss ein Durchführungsvertrag zum Vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplan Nr. 58 „Am Bahnhof IV“ mit Teiländerung Bebauungs- und Grünordnungsplan Nr. 19 "Am Bahnhof" geschlossen, in dem die Durchführungspflicht und Ausführung des geplanten Vorhabens geregelt ist.

Ingolstadt, 26.09.2024, 25.02.2025

Alois Rieder
Landschaftsarchitekt

Angelika Denzinger
Architektin

L:\A381-2_BP_Gewerbegebiet am Bahnhof IV\Text\Berichte\Begründung BP\20250225_BP_Begründung_Entwurf.docx